



TITLE:

# 東大阪地域の発展過程に関する交通史的研究( Dissertation\_全文 )

AUTHOR(S):

前田, 泰敬

---

CITATION:

前田, 泰敬. 東大阪地域の発展過程に関する交通史的研究. 京都大学, 1987, 工学博士

ISSUE DATE:

1987-03-23

URL:

<https://doi.org/10.14989/doctor.r6210>

RIGHT:

東大阪地域の発展過程に関する  
交通史的研究

昭和 61 年 12 月

前 田 泰 敬

# 東大阪地域の発展過程に関する 交通史的研究

昭和 61 年 12 月

前 田 泰 敬

## 序

現在の都市が形成されるまでの長い歴史の間に、都市が何を基盤に発展して来たか、またその発展過程が交通手段との間にどのような関係を持ちながら進展して来たかを調査して、総合的に都市と交通との相互関係を明確にすると同時に、過去と現在での変化の要因を明らかにして、今後、諸計画の目安になる事項を見出すことに努めた。

本研究を行うにあたり、終始御懇篤な御指導を賜った京都大学天野光三教授、ならびに多くの御助言と御鞭撻を賜った福山大学三輪利英教授に対して深甚なる謝意を表する次第である。なほ、資料の集収・事例研究に御協力と御助力を頂いた、情報技術開発株式会社関西支社長 山田禮二氏、近畿日本鉄道㈱企画室部長 小倉修三氏、国際航業㈱ 池田宗弘氏、全日本コンサルタント㈱ 二十軒起夫氏を始め、御援助下さった多くの方々に心より厚く御礼申し上げる次第である。

前 田 泰 敬



# 東大阪地域の発展過程に関する交通史的研究

## 目 次

### 第 1 章 総 論

1・1	研 究 目 的 .....	1
1・2	研究の内容と構成 .....	1

### 第 2 章 東大阪地域の自然条件と都市化

2・1	概 要 .....	5
2・1・1	東大阪地域の自然条件 .....	5
2・1・2	東大阪地域の歴史的発展過程 .....	11
2・2	東大阪地域の設定 .....	14
2・2・1	対象区域の設定 .....	14
2・2・2	対象区域の行政区画の変遷 .....	14
2・3	東大阪地域の市街化状況 .....	27
2・3・1	地図による市街化状況の経年的変化と市街化率 .....	27
2・3・2	東大阪地域の地形と市街化の関係 .....	39
2・4	東大阪地域の人口の変動 .....	45
2・4・1	東大阪地域の地区人口 .....	45
2・4・2	東大阪地域の人口密度と市街化率 .....	47
2・5	結 語 .....	51

### 第 3 章 道路の発展の歴史

3・1	概 要 .....	55
3・2	道路網の歴史と設備プロセス .....	55

3・2・1	明治以前の道路	55
3・2・2	明治、大正の道路	64
3・2・3	昭和の道路	65
3・2・4	東大阪地域の道路網の整備プロセス	69
3・3	道路の果して来た役割り	90
3・3・1	大阪東部のバス事業の経緯について	93
3・3・2	東大阪地域のバス路線と市街化状況	119
3・3・3	大阪東部のトラック輸送の発展の経緯について	137
3・4	結 語	139

## 第 4 章 東大阪の河川と舟運の発展の歴史

4・1	概 要	143
4・1・1	東大阪地域の河川	143
4・1・2	大阪を中心とした舟運	151
4・2	淀川の舟運	153
4・2・1	江戸時代前の舟運	155
4・2・2	江戸時代の舟運	156
4・2・3	明治時代以降の舟運	164
4・3	大和川の舟運	174
4・3・1	江戸時代以前の舟運	174
4・3・2	江戸時代の舟運	174
4・3・3	明治時代以降の舟運	179
4・4	平野川（了意川）の舟運	180
4・4・1	江戸時代の舟運	180
4・4・2	明治時代以降の舟運	183
4・5	結 語	183

第 5 章	鉄道の発展の歴史	
5・1	概 要	187
5・2	鉄道建設までの経緯と時代背景	187
5・2・1	大阪を中心とする鉄道	188
5・2・2	東大阪地域に関係した第一次鉄道建設計画	188
5・2・3	第二次以降の明治の鉄道建設計画	199
5・3	鉄道網の発展プロセス	201
5・3・1	明治の鉄道網	210
5・3・2	大正の鉄道網	230
5・3・3	昭和前期の鉄道網（戦前・戦中期）	242
5・3・4	現在の鉄道網（戦後・現在）	251
5・4	鉄道建設費	266
5・4・1	鉄道建設費の変化	267
5・4・2	鉄道建設の採算性	267
5・5	鉄道の東大阪地域に与える影響	289
5・5・1	鉄道網の発展と市街化	291
5・5・2	鉄道利用者の変化	304
5・5・3	東大阪地域の鉄道サービス密度	308
5・6	結 語	311
第 6 章	結 言	315

# 第1章 総論

# 第 1 章 総 論

## 1・1 研 究 目 的

都市における市街化形成が長い歴史の間にどのような形で、また何を基幹にして発展して来たかをかえり見た時、次のような段階が考えられる。

- 即ち (1) 古い時代から人間の生活環境を支える自然条件が整っている。
- (2) 人工的に加工し易い地域に集落が発生する。
- (3) 集落相互間の物資の交流、情報の交換等人間社会の輪が広がられてゆく。
- (4) 人間社会の輪の拡がりによって、各集落間に連合体が出来、さらに結合して都市を形成した。

このように都市の発展過程が、そのつなぎ役とも考えられる交通手段との間にどのような関係を持ちながら進展して来たか、経年的に、地図に基づいて調査し、特に大阪平野の中心的存在である東大阪地域について、土木史的観点から、道路、水運、鉄道と三つの交通手段について文献を整理し、これらの交通の発生から、利用状況までを調べ、過去と現在と対比によって、変化を考察し、都市と交通手段との因果関係を求める。

## 1・2 研究の内容と構成

本研究では、道路、水運、鉄道が、発生時から、東大阪地域の地理的条件、および経済的、政治的条件によって、如何に、社会的な必要性を持って発展して来たか、また発生時から現在までに、どのような変化をして来たかを歴史的な見地から整理を試み、比較的広範囲な視点をベースとし、これを東大阪地域に限定して考察する方法を採った。即ち、対象を東大阪地域としているが、大阪市を中心として大阪都市圏の東部地域として、道路、水運、鉄道の発展過程と、その背景を把握し、その成立ちを考慮した上で、東大阪地域での交通手段の影響を調査する。

現在の交通手段である道路、鉄道、ならびに市街地化の状況については、国土地理院（陸地測量部）の5万分の1の地図による情報を読み取って整理し、また各市町村の発行する市史、町史等によって記述された、交通関係の項を経年的に、交通手段別に整理して、考察を加えるものである。

次に、各章の内容について述べると次の通りである。

## 第2章：東大阪地域の自然条件と都市化

東大阪地域の特性として、河内平野における北河内の起源とも云うべき地形的な成因と、古代からの文化の発達の状況を得、東大阪地域の現代に至った背景的な資料として、後述の道路、水運、鉄道等の交通手段の発展状況との関連の基とすると共に、今後の調査の対象区域を設定し、種々の考察を行う場合の基準として取扱う。その区域を次のように考えた。

東大阪と関係の深い国鉄片町線と、近鉄奈良線を鉄道の対象と考え、これらの鉄道の影響の有りそうな区域を5万分の1の地図上で選定し、これらの行政区域を調べ、その地域の行政区の変遷と、これらの市街化の状況、人口の状況等を調査して、第3章以下の交通手段とのかかわりにおいて、比較の原単位として使用する。

## 第3章：道路の発展の歴史と現況

東大阪地域の道路の発達状況を調べるに当たり、大阪を中心とした東部方面、即ち、京都、山城、奈良、大和を対象とした古代からの道の歴史的な過程を調査し、現在に至って東大阪地域での道路網状況と、その活用状況を各機関の資料と5万分の1の地図を基に道路網の整備状態を経年的に考察を加えることとした。

## 第4章：舟運の発展の歴史と現況

大阪を中心として、東大阪地域を取り囲む、淀川、大和川を主流とする河川の舟運の歴史を調べ、一時は主力交通手段であった舟運が、その影す



らも薄らいだ現状に至る過程を求めることとした。

## 第5章：鉄道の発展と歴史と現況

大阪を中心として鉄道網の発展状況を、明治、大正、昭和前期と現在の4段階に別けて述べると共に、鉄道を敷設するに当たり、如何なる地域的背景と過程のもとに実現されて来たか、また鉄道事業の持つ公共性と採算性について、開業当初からの実情把握の調査に努め、現在との対比によって鉄道の社会に対する貢献度の評価と考察を加える。

## 第6章：結 言

第2章から第5章で得られた考察に付いて整理し、本研究の結言とした。

## 第2章 東大阪地域の自然条件と都市化

## 第2章 東大阪地域の自然条件と都市化

### 2・1 概 要

第1章で述べたように、道路、鉄道、水運等大阪を中心とした交通手段が、その発達過程で、経過地又は目的地としての東大阪地域に与える影響を調べるに当たって、その影響があると考えられる範囲を設定して調査の対象とした。

また、東大阪地域の持つ大きな特性である自然条件下で、次第に発展して来た歴史的過程を踏まえた上で、都市の発展状況を知り得た。

#### 2・1・1 東大阪地域の自然条件

東大阪地域の大部分は、淀川と旧大和川（現・長瀬川が主流）によって、形成された沖積平野である。北東部には枚方丘陵、東部には生駒山地があり、西部には大阪市の平野部と連担している。（図2・1 大阪府地形概要図<sup>註1)</sup> 参照）

この沖積平野である河内平野については、文献2) の大阪平野の発達史に詳しく述べられているので、これについて、以下、その記述に準拠して簡単に述べる。

この河内平野は古代の河内湾であって、この湾に流入する猪名川、安威川、淀川、大和川等の諸河川からの流出土砂により、砂州が発達し、また海水位の変化によって、河内湾は河内潟に、さらに河内湖となって、遂には池沼となった。池沼は後に干拓等によって新田となって現在に至っている。これらの様子は図2・2のa) からf) までの図に示す。

a) 図は約6000年～7000年前の様子で淀川は湾内に含まれてその姿はなく、湾の汀線は北は千里丘陵附近で遠く山崎の鼻まであり、東部は枚方丘陵から恩智川沿いに六万寺附近まで、南縁は弥刀附近にまでおよんでいたようである。

b) 図は約4000年～5000年前で、海は大部分埋まって来ており、淀川がはっきりと存在している。

c) 図は土砂の推積がさらに進んだ約2000年～3000年前であり、湾口は狭くなり、半淡水性の潟となった。

図2・1 大阪府の地形概要図  
 { 文献1) 図1-2-2より }

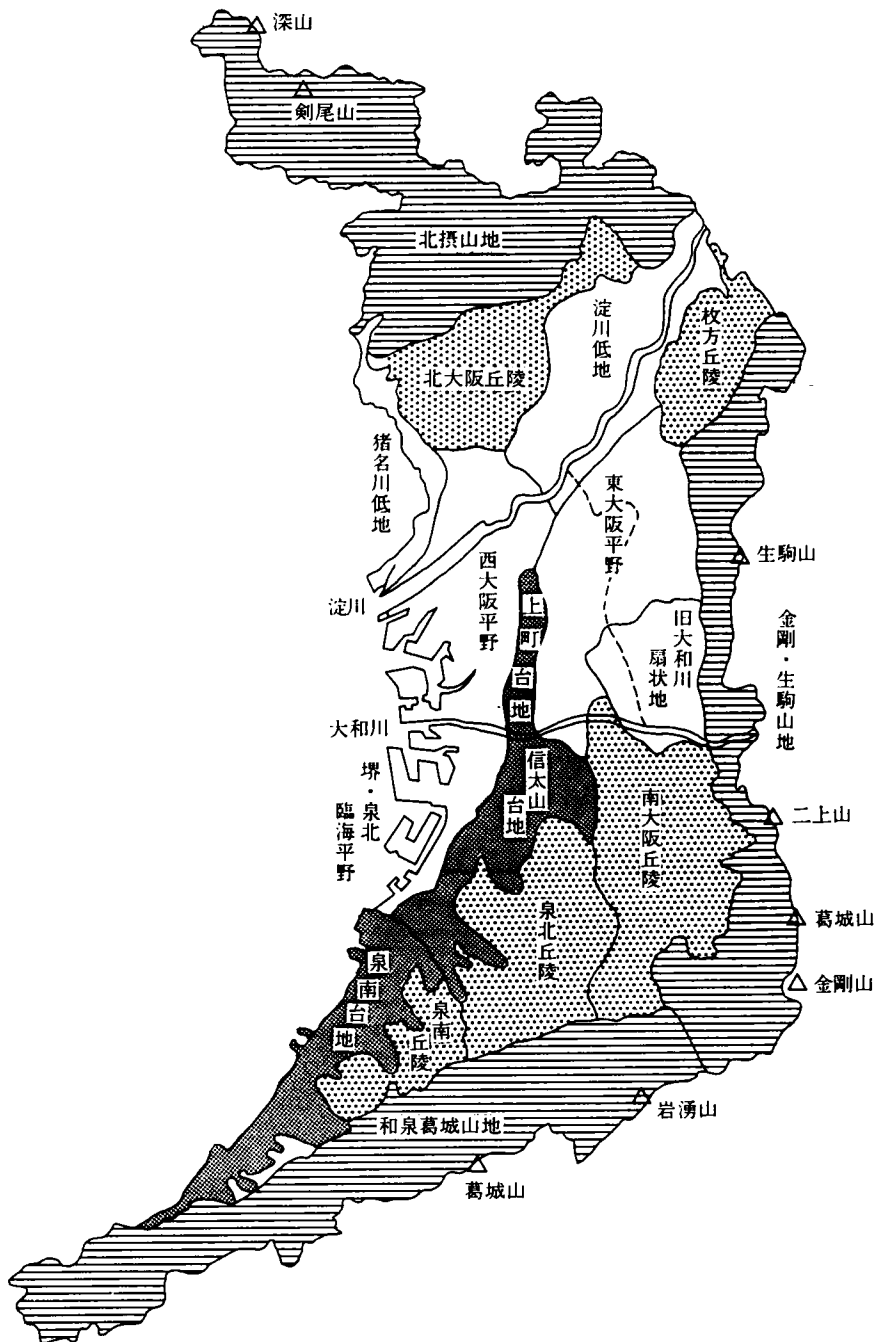




図 2・2 c) 大阪平野の古地図 (その3)  
 { 文献2) より }

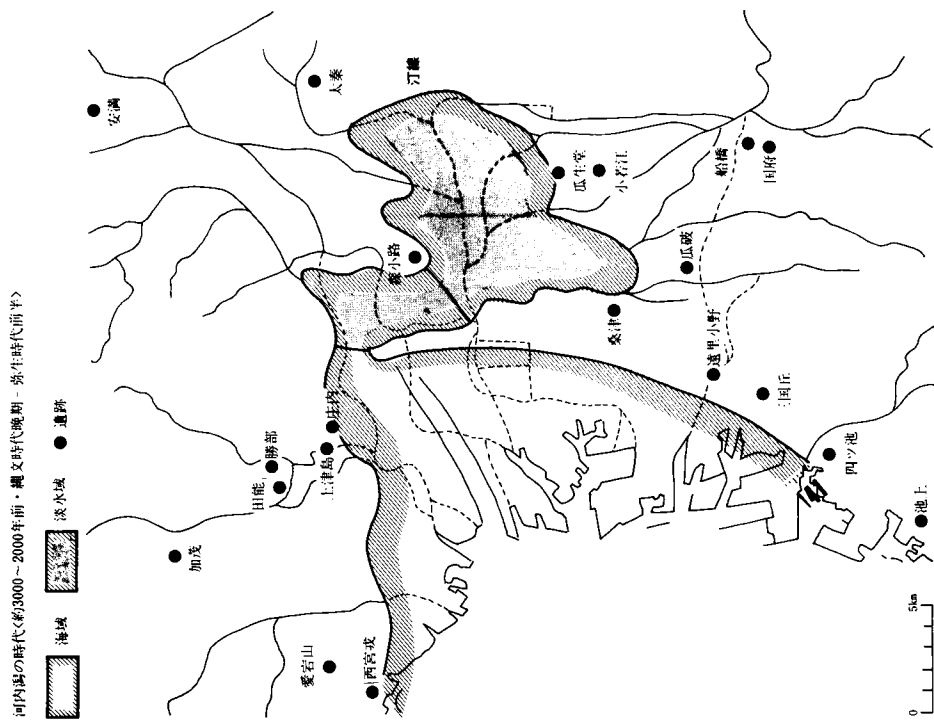


図 2・2 d) 大阪平野の古地図 (その4)  
 { 文献2) より }

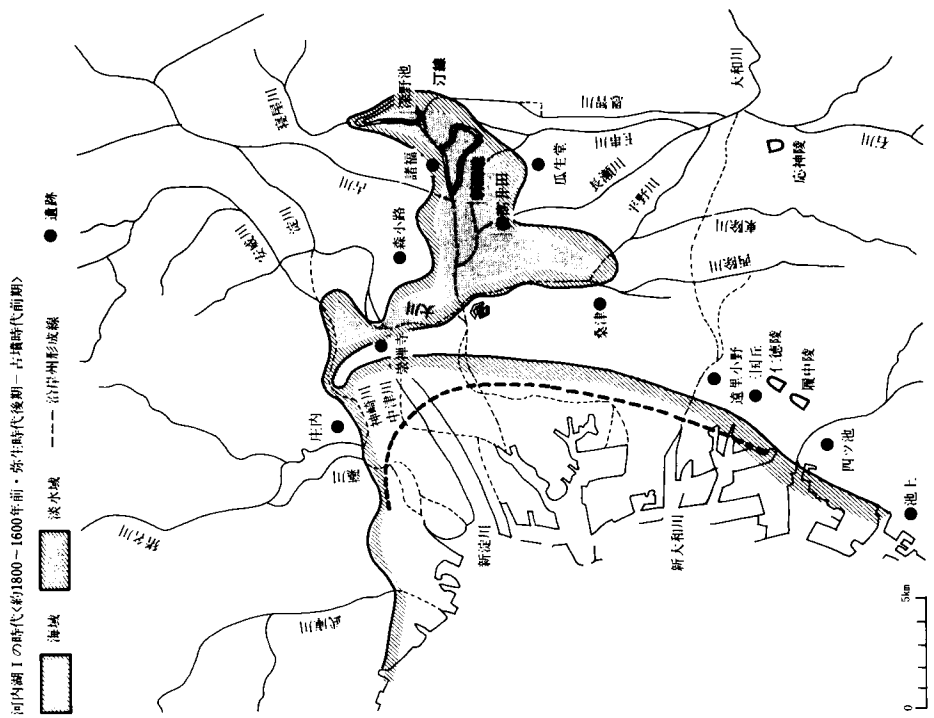


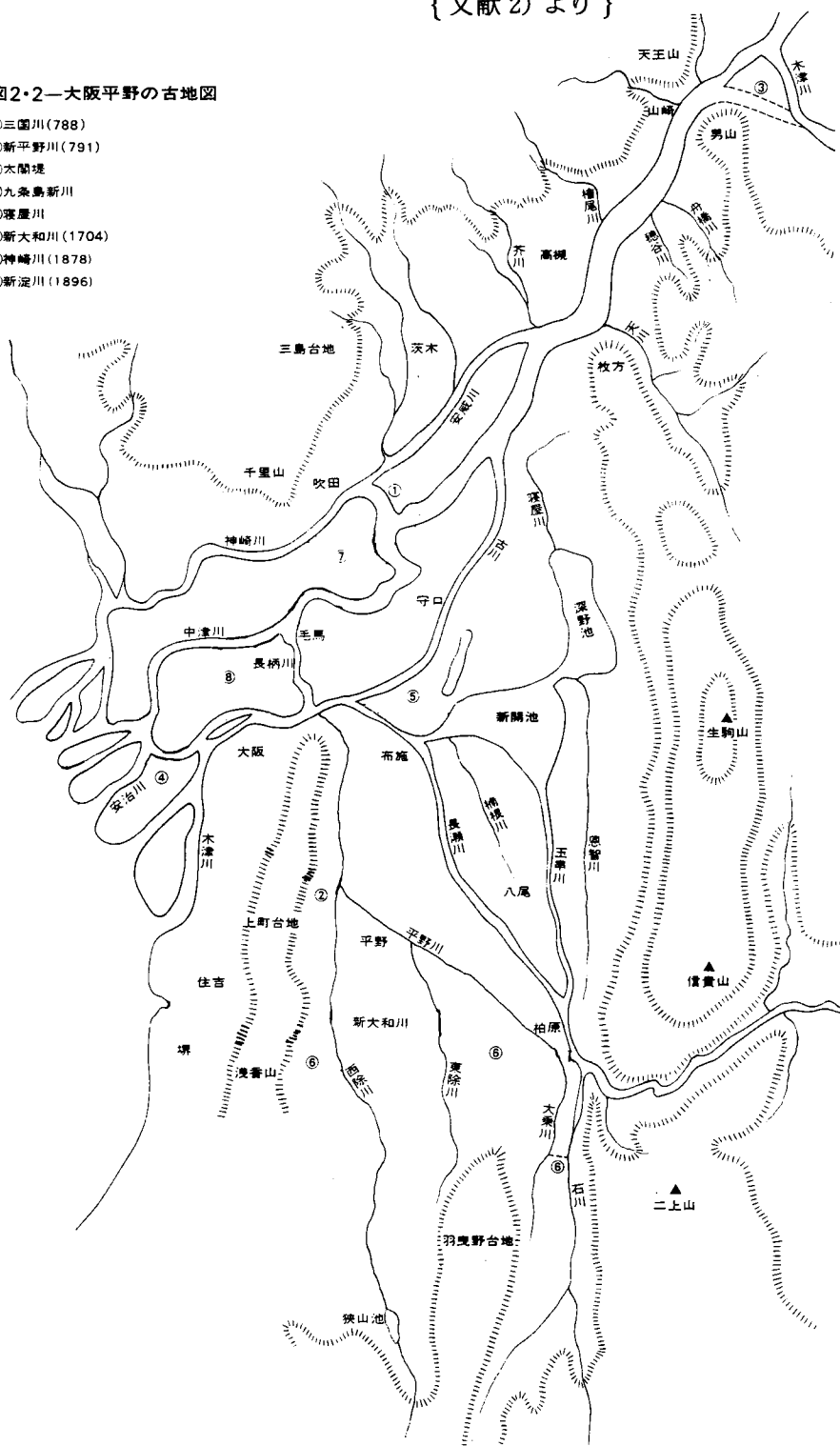


図2・2 e) 大阪平野の古地図 (その5)  
 { 文献2) より }

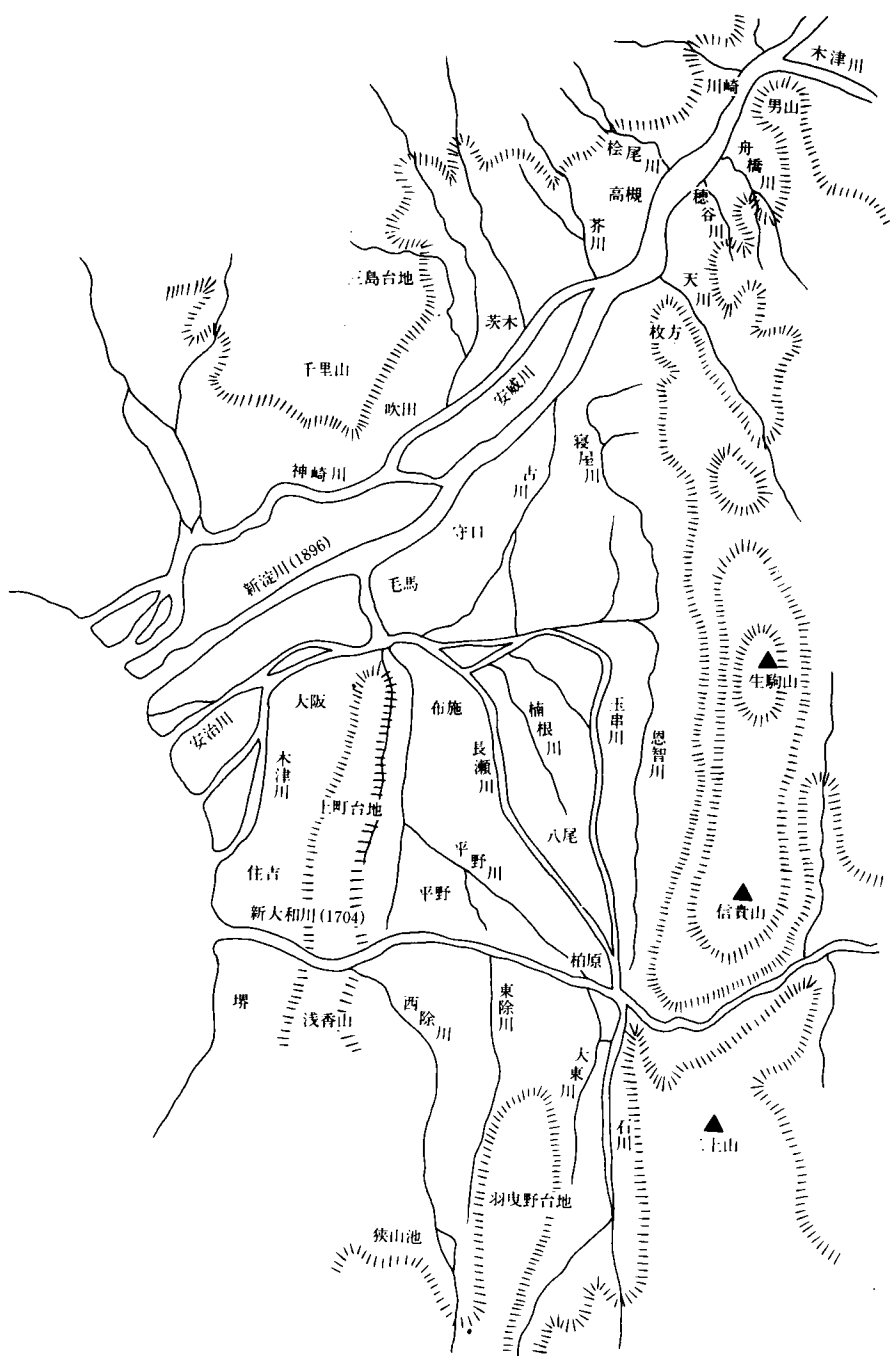
〈原図・麻野〉

図2・2—大阪平野の古地図

- ①三田川(788)
- ②新平野川(791)
- ③太閤堤
- ④九条島新川
- ⑤寝屋川
- ⑥新大和川(1704)
- ⑦神崎川(1878)
- ⑧新淀川(1896)



{ 文献 2) より }



d) 図は約1600年～1800年前の河内平野であり、真中に河内平野が湾の名残りとなっている。湖は、淀川、古川、寝屋川、大和川、西除川、東除川、石川などによって、土砂の流入は進行し、最後に e) 図のように2つの池が残ったが、やがて f) 図のような数多くの河川をもった平野が出来上がった。

深野池、新開池等の旧地である寝屋川沿岸は低湿な地帯で、標高0～2.0mが大部分を占めており、都市化が進むにつれて、遊水機能を失って降水期には、しばしば浸水を免れない地域となっている。

## 2・1・2 東大阪地域の歴史的発展過程

文献2) \* および文献3) \*\* より次のように伝える。即ちこの地域における人類の生棲は、旧石器時代より見られ、地域の中央部は図2・2でも判明するように弥生中期(約3000～2000年前)までは海面下であったため、北部では枚方丘陵周辺の湧水地帯と、東部から南部にかけての信貴・生駒山の山裾が主な活動地帯であったことは、図-2・3からも知ることが出来る。弥生中期以降から古墳時代(約1800～1600年前)にかけては、水域も次第に縮小し、土地の隆起した上に、渡来人を中心とする開拓や治水工事(茨田堤の築堤工事等)により、河内平野の水田開発が進み、農耕文化が発達した。飛鳥時代(500～700年頃)南部は“物部”・“蘇我”の二大豪族が居を構えた所であり、また北部は、平安から鎌倉時代(795年～1335年)にかけて、朝廷や寺院の荘園として発展して来た。

應神・仁徳朝以後は、大陸から進んだ文化や土木技術を持った外来人(新羅・百済等の韓人等)が、全地域に広く住みつき、難波津から上陸した文化や物資がこの地を通して、奈良、京都に運ばれたため、街道も発達すると共に、淀川、大和川の舟運による交通も栄え、古代の先進地域であった。また、平安時代後期から、高野聖たちの活動に伴って発達した、東高野街道は古くから、この地域を南北に縦断する唯一の幹線路で、現在ではその周辺に歴史的な遺産が数多く集積され、招提(枚方市)や久宝寺(八尾市)では、宗教的な連帯都市として寺内町(自治都市)も発達していた。近世においては、北部で多くの地域が幕府の天領となり、中部から南部にかけては、治水対策と新田開発を目的とした大和川の付

図2・3 大阪平野の古地図と遺跡  
 { 文献2) の図2より作成 }

海岸線は、河内湾の時代(約3000年～2000年前・縄文時代晩期～弥生時代前半) 梶山・市原著「大阪平野の発達史」による。

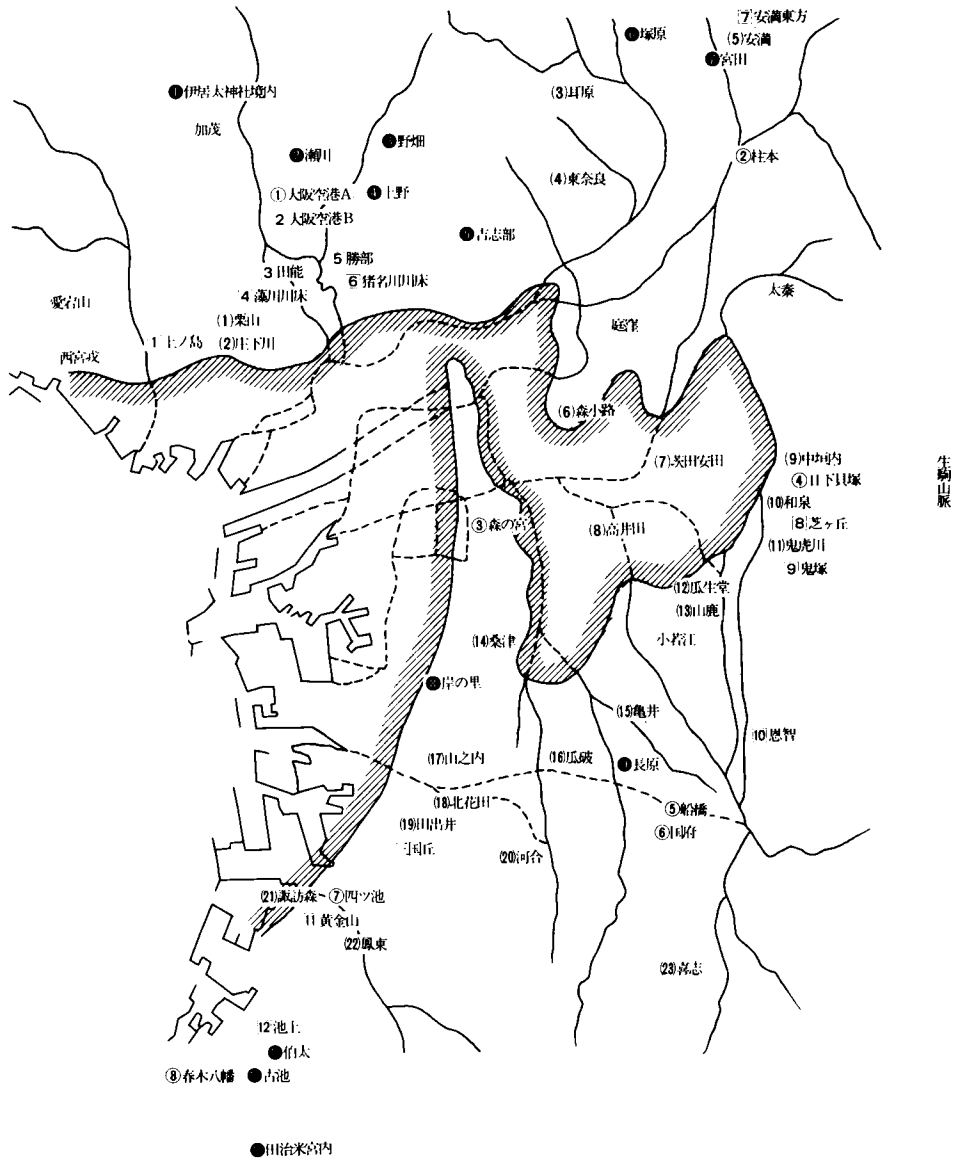
〈原図・森 浩一〉

① 縄文後期・晩期以前より～弥生前期の遺跡(1～8)

● 縄文後期・晩期の遺跡(1～12)

┌ 縄文後期・晩期～弥生前期の遺跡(1～12)

(1) 弥生前期の遺跡(1～23)



替工事が行われ、北部の菜種、中部から南部にかけての綿花の生産は全国的な位置を占め、河内木綿として、作業衣、酒袋等に使用され、その品質の良さを誇っていた。集落の発達、淀川沿の京街道（現在の国道1号線）と淀川舟運等によって、大阪京橋・守口・枚方等が京への陸路・水路の宿場町として栄え、また、住道・柏原・国分が水運による物質輸送の基地として発展し、江戸時代には、江戸、京都、大阪を結ぶ交通の要衝ともなったことがしるされいてる。また、明治から戦前については、文献3）によると、大略、次のように述べている。即ち明治時代に入って、河内国の北部に位置する当地域は、廃藩置県、府県合併に続く市制、町村制の施行（明治21年布令、明治22年実施）等により、東成郡、北河内郡と中河内郡とになった。

また当地域には、明治の中頃から大正、昭和初期にかけて浪速鉄道（片町線）を始め、京阪電鉄、大阪電気軌道（近畿日本鉄道）、大阪鉄道（関西本線）等の鉄道が開通し、一方道路は国道1号線（旧京街道）を始めとして、国道、府市道の整備、並びに攝津との連絡橋、枚方大橋の架設等によって、京都および北大阪方面との連絡が強化された。これにつれて、大阪市と連携して近代都市化し、機械金属工業や、河内木綿を基盤とした大規模紡績工場等が立地するようになり、ここに都市としての基盤が出来上がった。戦前は当地の北部では軍需工場として、枚方丘陵部に陸軍工廠ならびに、これに関連した諸工場が京阪線、片町線の沿線に比較的大規模に出来、また中部から南部の大軌、関西線の沿線には中小企業工場が発達した。従って守口、門真、寝屋川、枚方等は大規模工場とその従業員の町として、また布施、八尾、柏原附近は、中小企業工場と、大阪市への勤務者の町として発展し、これまでの農業地域から次第に大阪市の近郊都市として変貌していった。

戦後については、衆知の通り、北部の軍需工場跡は大規模な住宅団地や、大企業の工場ならびに研究機関となり、中部ならびに南部は一層都市化が進み、特に戦後の復興が急激に進展した昭和30年代後半からは東大阪地域の都市の拡大は進み、中央環状道路、外環状道路（国道170号）、国道1号線バイパス、国道163号線、国道308号線等あいついで幹線道路の整備と併せて、流通センター、ト

ラックターミナル，企業団地，工場団地の開発が行われるなど、大阪経済の発展に大きな役割を果たすと同時に更に発展を目指して整備されつつある。

## 2・2 東大阪地域の設定

### 2・2・1 調査対象区域の設定

調査対象区域を定めるに当たって、鉄道の影響を知るため、明治中期より開業している国鉄片町線の沿線区域と、続いて大正初期に開業した近鉄奈良線の沿線区域を対象とし、これらの地域の行政区分として、明治21年発布、同22年実施された市町村制による町村を単位として区分した。また幹線道路や河川、水路等で、沿線区域とはなるべく重複しないようにしたが、他線と接近して同じ字内にある場合にはこの字区域を対象区域として入れることとした。

従って国鉄環状線は、片町線、近鉄線と直角に交差するもので、旅客の移動の方向が異なるので、環状線の沿線幅の影響は無視し、城東貨物線に付いては貨物のバイパス線のため、地域影響を考慮しないこととし、京阪線については京橋、蒲生附近を除いて競合しないように市町村字界によって区域を定めた。

以上のような事項を基準に、陸地測量部の5万分の1の地図から調査対象区域を設定すると図2・4に示すようになり、これに含まれる市区町名を表2・1・に挙げた。地域の総面積は地図上で算出すると約118.6㎢である。

### 2・2・2 調査対象区域（東大阪地域）の行政区画の変遷

前項で定めた対象区域について、その行政区画の変遷を見ると、表2・2に見られる通りであり、明治21年（1888年）発布された、市制、町村制によって翌年の同22年に在来の小単位の村が合併を促され、新しい市町村を構成する事となり、それぞれ歴史を持つ旧村名は字名として、新しい市町村の中に残ることとなった。その後、人口の増加や、隣接町村との合併によって、町制、または市制を採るようになり、さらに行政の一元化による社会投資の均衡化等によって大合同とした行政区画面上での都市化の発展過程がうかがえる。



表 2・1 東大阪地域対象範囲地名表

市 区 名	旧町村名 { 町 名 (昭和60年現在) }
大 阪 市	城 東 区 <ul style="list-style-type: none"> <li>・榎並 { 野江、育成、関目 (一部) }</li> <li>・鯉江 { 蒲生、中央、今福西、今福東、今福南、新喜多、新喜多東、放出西 }</li> <li>・城東 { 鳴野西、鳴野東、天王田、永田、諏訪 }</li> <li>・中本 { 森之宮、中浜、東中浜 }</li> </ul>
	東 成 区 <ul style="list-style-type: none"> <li>・中本 { 中道、中本、東中本、玉津 (一部)、大今里西 (一部) }</li> <li>・神路 { 大今里、東今里、神路、深江北、深江南 }</li> <li>・小路 { 大今里南 }</li> </ul>
	鶴 見 区 <ul style="list-style-type: none"> <li>・諸堤 { 緑、鶴見、横堤、諸口、徳施、中茶屋 }</li> <li>・古宮 { 焼野、浜、安田、茨田大宮 }</li> <li>・榎本 { 放出東、今津北、今津中、今津南 }</li> </ul>
	生 野 区 <ul style="list-style-type: none"> <li>・小路 { 中川西、中川、中川東、新今里、小路、小路東 }</li> <li>・巽 { 巽北、巽中、巽西、巽東、巽南 }</li> </ul>
四 條 畧 市	全 市 城
大 東 市	全 市 城
東 大 阪 市	全 市 城
門 真 市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・二島 { 稚島、桑才、三ツ島 }</li> <li>・四宮 { 千石東、島頭、南野口、上馬伏、下馬伏、岸和田、巢本 }</li> </ul>
寝 屋 川 市	・寝屋川 { 河北西、河北中、河北東、堀溝 (一部) }
八 尾 市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西部 { 山賀、新家、泉、幸、高砂、桂 }</li> <li>・三野郷 { 福万寺、福栄、上之島、上尾 }</li> </ul>

図 2・4 東大阪地域対象区域範囲図

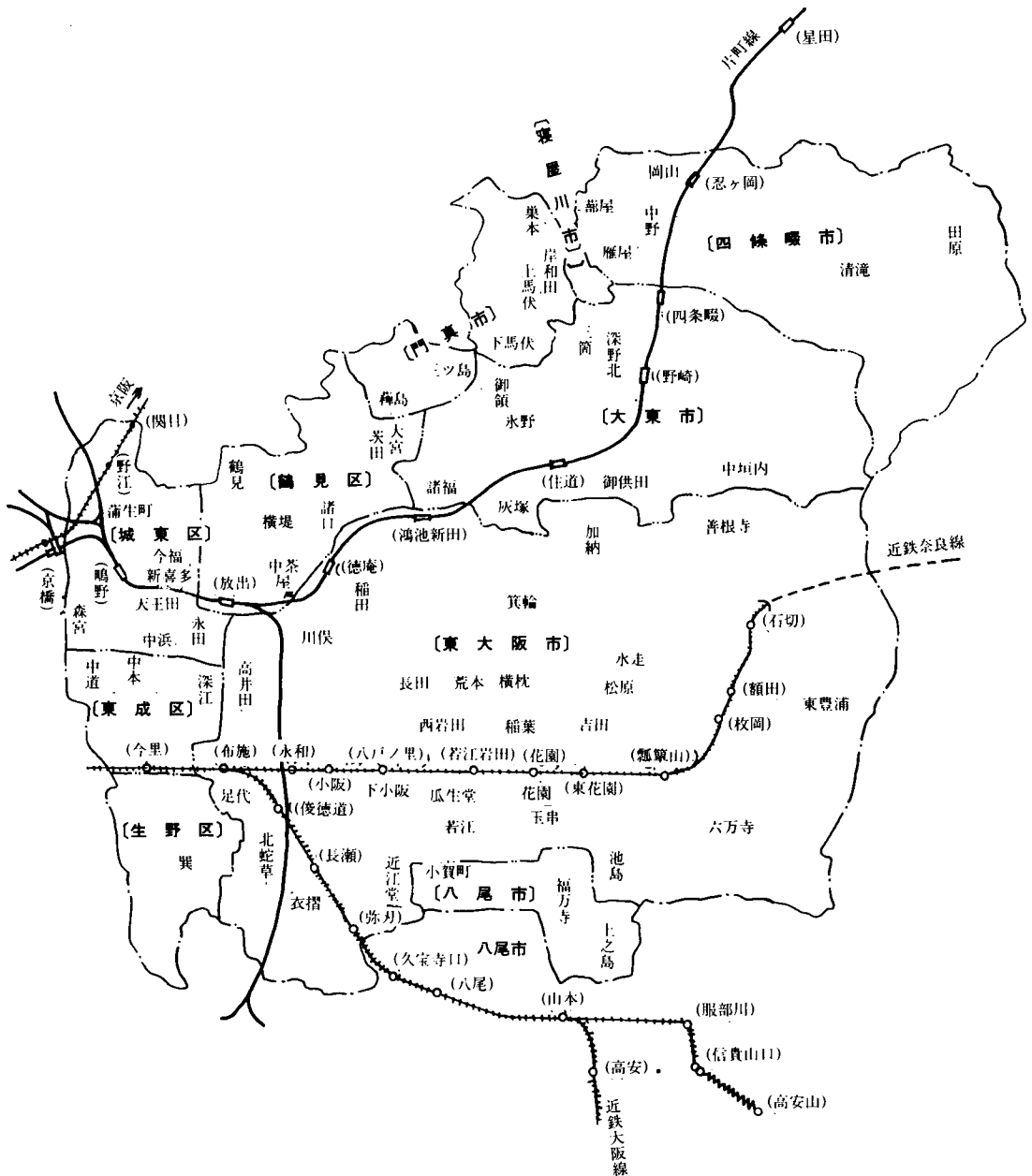


表 2・2 東大阪地域の行政区画の変遷 (その1)

(大阪府地名大辞典ヨリ作成)

市・町・村名 (明・22年現在)	25	30	35	40	45	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	旧村名(大字名)又は現町名 注) ○印は対象区域外の字名
榎並村																		関目、巽 <sup>〇</sup> 、内代 <sup>〇</sup> 、野江(1丁目～3丁目)
鯉江村																		今福、新喜多、布屋、蒲生
諸堤村																		諸口、横堤、徳庵、三島新田(中茶屋に改称)
古宮村																		下(大宮)、安田、焼野、浜
榎本村																		下之辻、放出、三組新田、今津
北新開荘村																		嶋野、天王田、左専道、永田
中本村																		中浜、森、中道、本庄、西今里
南新開荘村																		深江、東今里、大今里
小路村																		中川、大友、腹見、片江
巽村																		巽矢柄、巽伊賀、巽西足代、巽四条、巽大地
南郷村																		御領、水野、赤井、太子田、諸福、新田
住道村																		尼ヶ崎新田、横山新田、中村新田、三瀬、御供田、灰塚
四条村																		北条、野崎、竜間、寺川、中垣内、深野新田、深野南、深野北
二島村																		神島、三ッ島
四宮村																		上島頭、下島頭、上馬伏、下馬伏、岸和田、巢本
甲可村																		岡山、砂、薮屋、南野、清滝、逢阪、中野
田原村																		下田原、上田原
寝屋川村																		荒島流作 <sup>〇</sup> 、河北、本田 <sup>〇</sup> 、堀溝 <sup>〇</sup>

表 2・2 東大阪地域の行政区画の変遷 (その2)

(大阪府地名大辞典ヨリ作成)

市・町・村名 (明・22年現在)	25	30	35	40	45	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	旧村名(大字名)又は現町名
高井田村																		高井田、新喜多新田、森河内
布施村																		大平寺、岸田堂、荒川、東足代、菱屋西、永和
楠根村																		長田、西堤、川俣、稲田、菱屋中、橋本新田
小阪村																		上小阪、中小阪、下小阪、宝持
意岐部村																		御厨、菱屋東、新家、荒本
長瀬村																		大蓮、衣探、北蛇草、南蛇草、吉松新田、柏田、金岡新田
弥刃村																		友井、近江堂、小若江
北江村																		鴻ノ池新田、新庄、三島新田
西六郷村																		本庄、中野、横枕、箕輪
東六郷村																		吉原、今米、川中新田、中新開、加納
玉川村																		岩田、西岩田、瓜生堂、稲葉、菱江
英田村																		松原、水走、吉田(吉田南池ノ郷、吉田札場、吉田春日、吉田北池ノ郷、吉田船場、吉田島之内)
若江村																		若江南、若松通、常盤通、新田通、桜橋通、木村通、若江北、都水通、萱後橋通、兼師橋通、巨摩橋通、磯通
白根市村																		日下、善根寺、布市、河内屋南(元町)
大戸村																		神並、芝神並、芝、桶附
枚岡村																		出雲川、豊浦、額田
枚岡南村																		横小路、六万寺、四条、河内
池島村																		北町、東町、地藏町、大門、西ノ辻、南口、辻合
三野郷村																		市場、玉井新田
西郡村																		上之島、福万寺(八尾市)
																		西郡(八尾市)

図 2・5 東大阪地域の 大正 3 年の行政区画

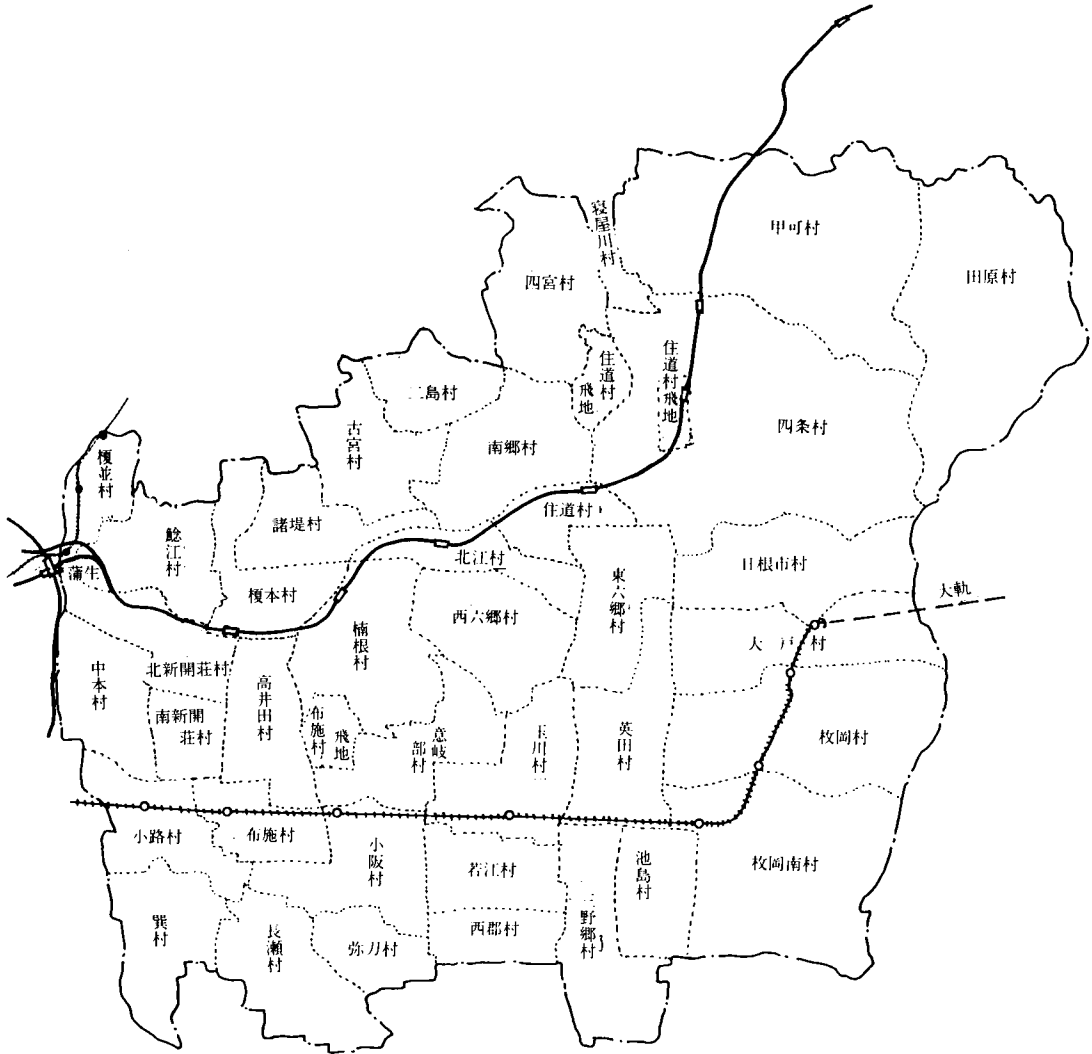


図 2・6 東大阪地域の大正 12 年の行政区画

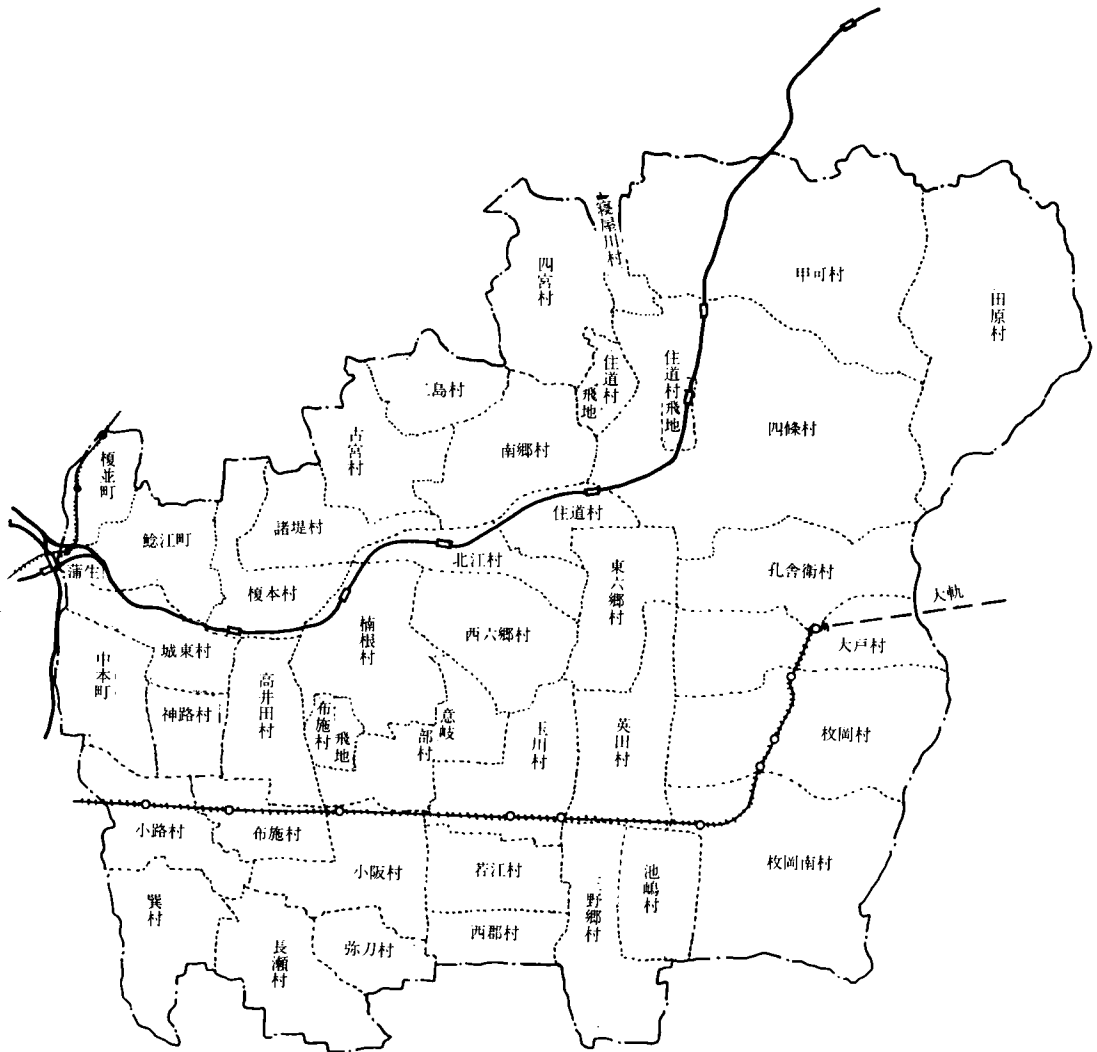




図 2・7 東大阪地域の昭和 2 年の行政区画

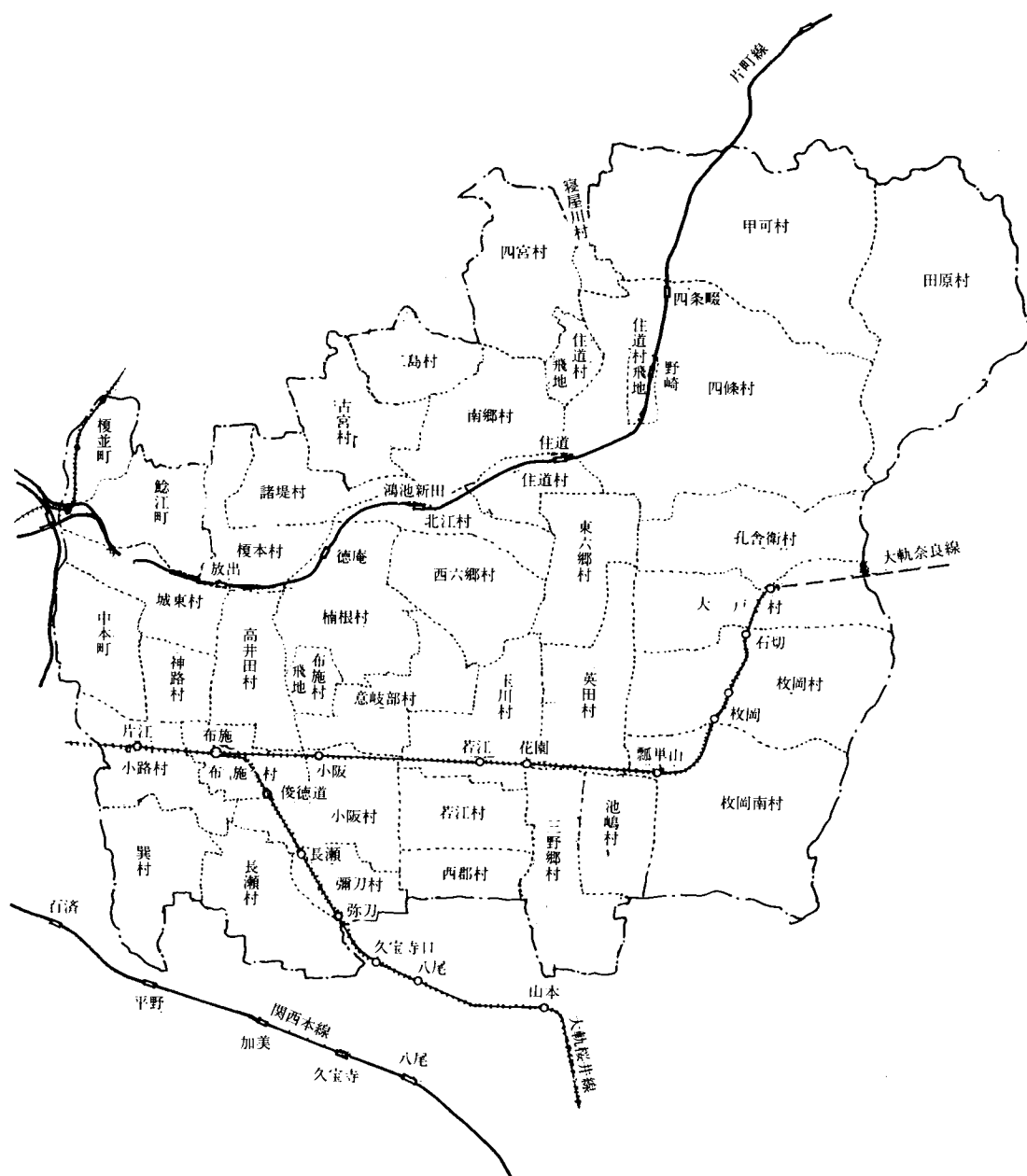


図 2・8 東大阪地域の昭和 7 年の行政区画

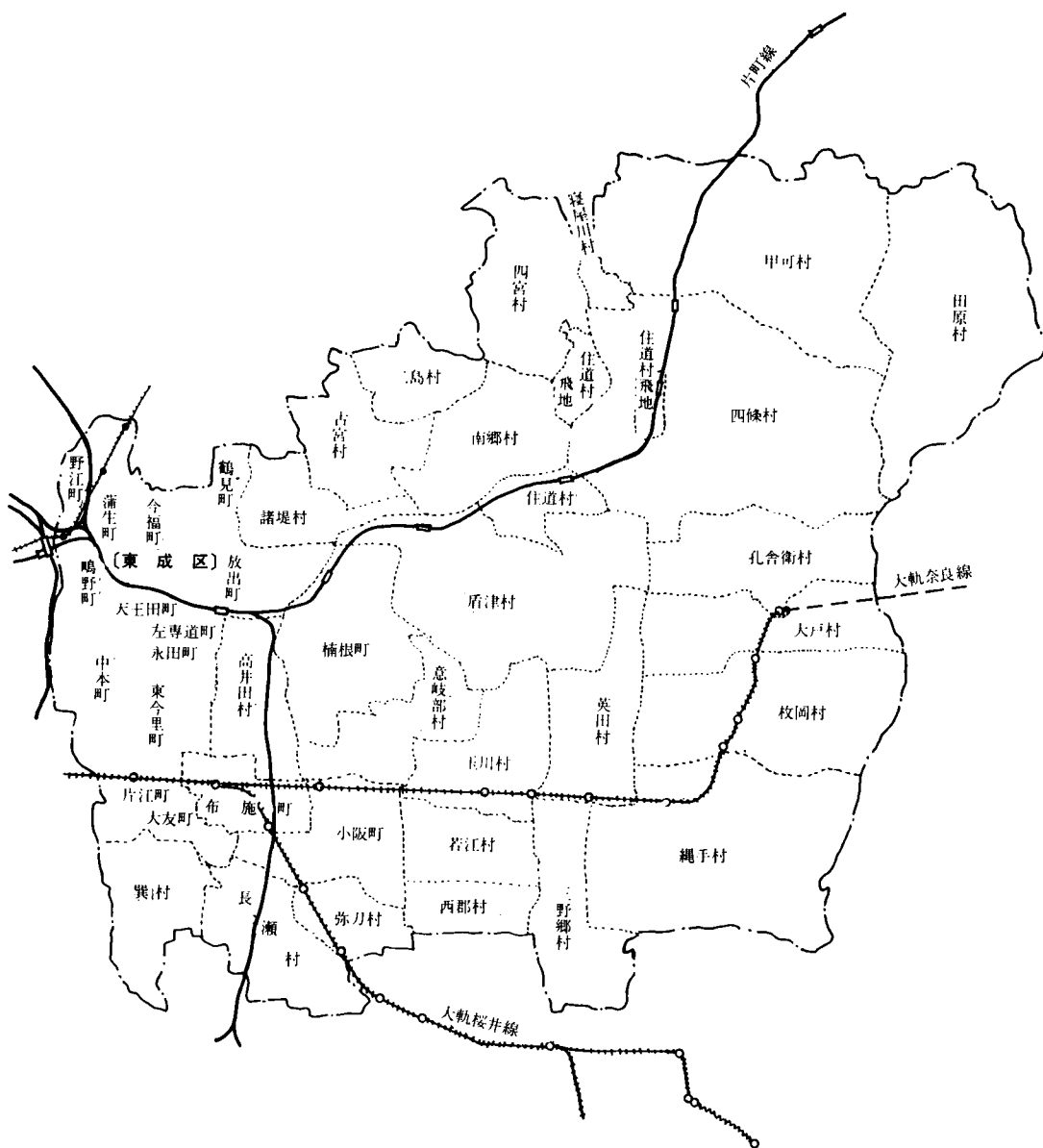


図 2・9 東大阪地域の昭和 23 年の行政区画

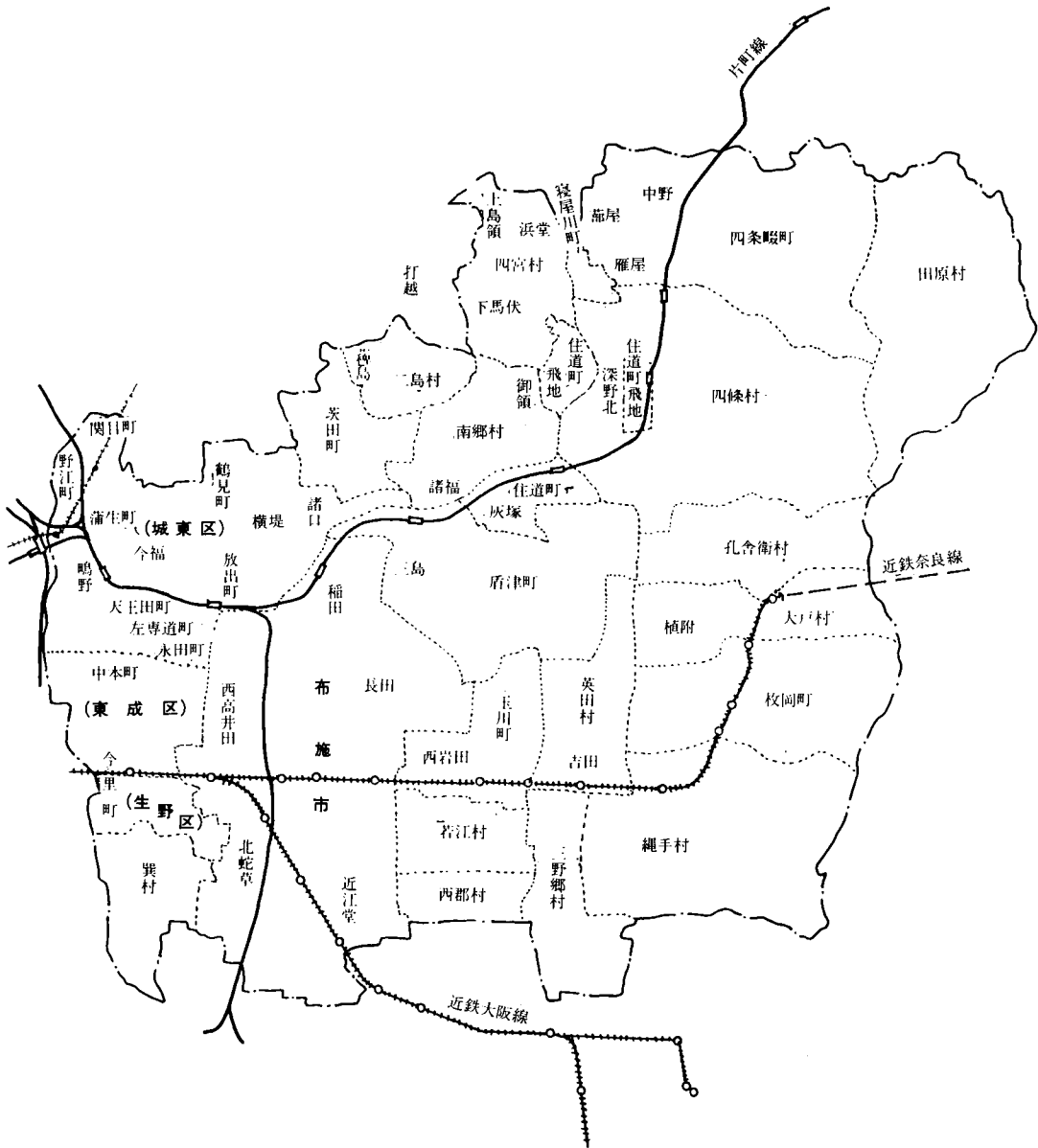


図 2・10 東大阪地域の昭和 30 年の行政区画

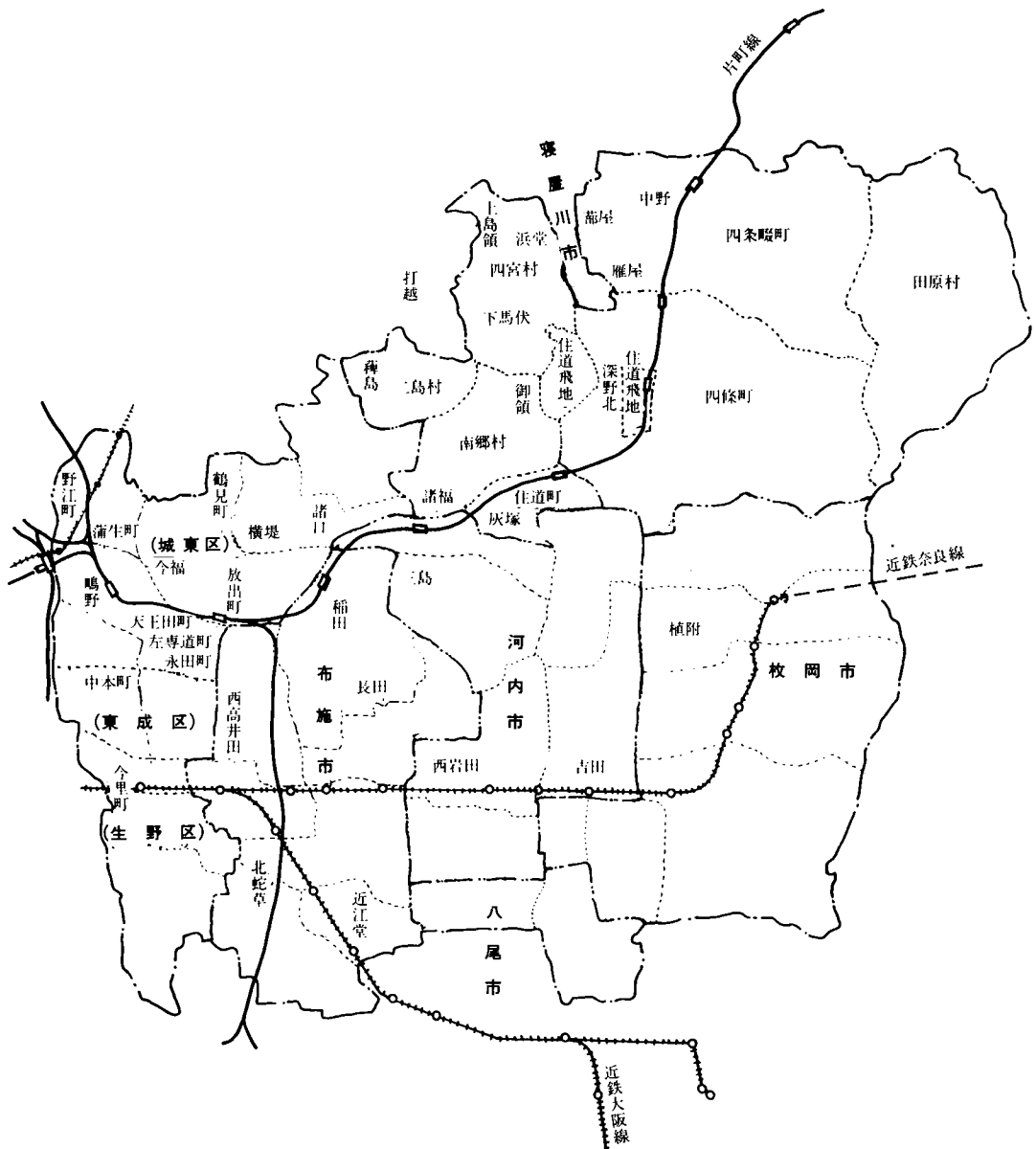


図 2・11 東大阪地域の昭和 41 年の行政区画

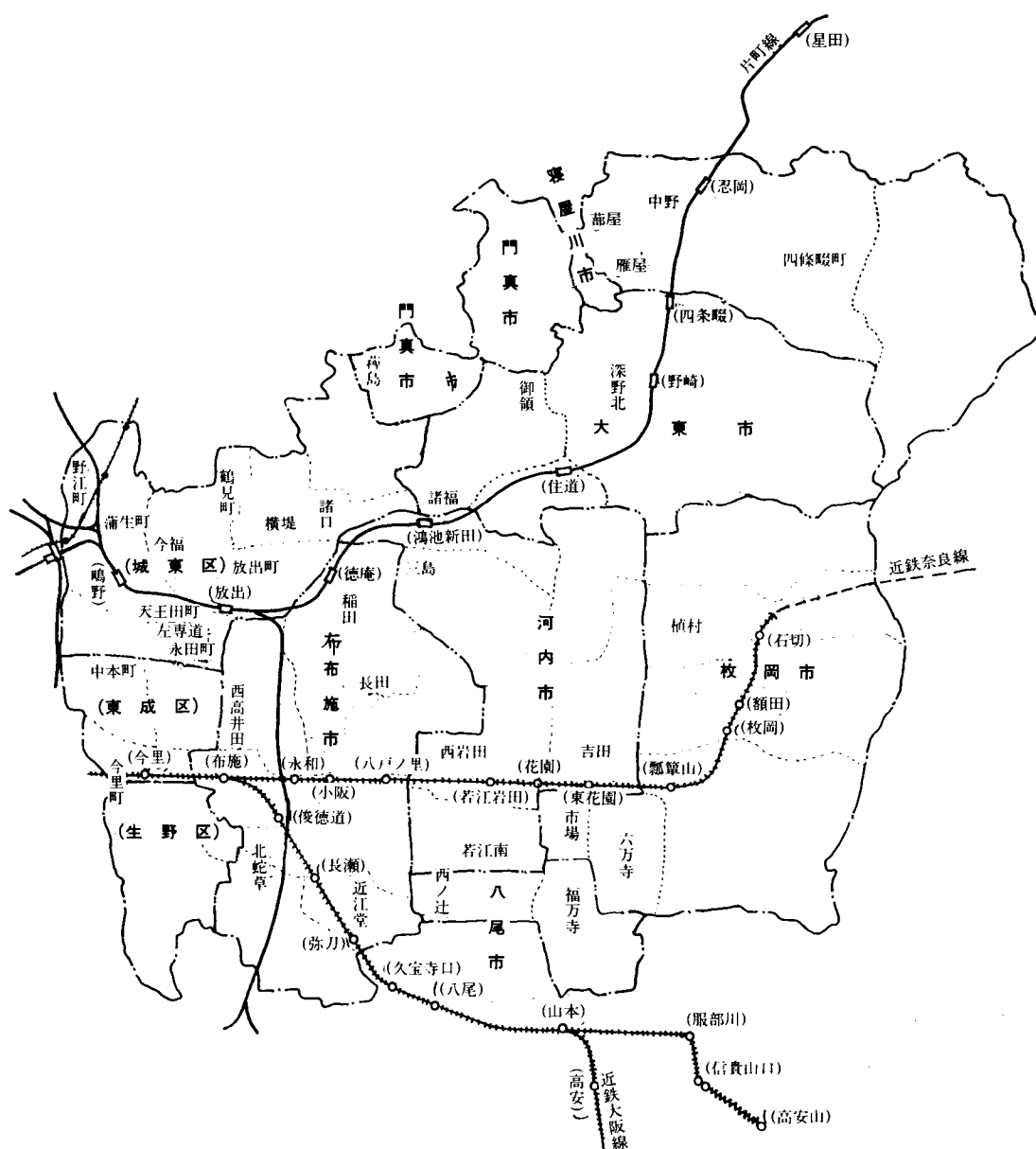
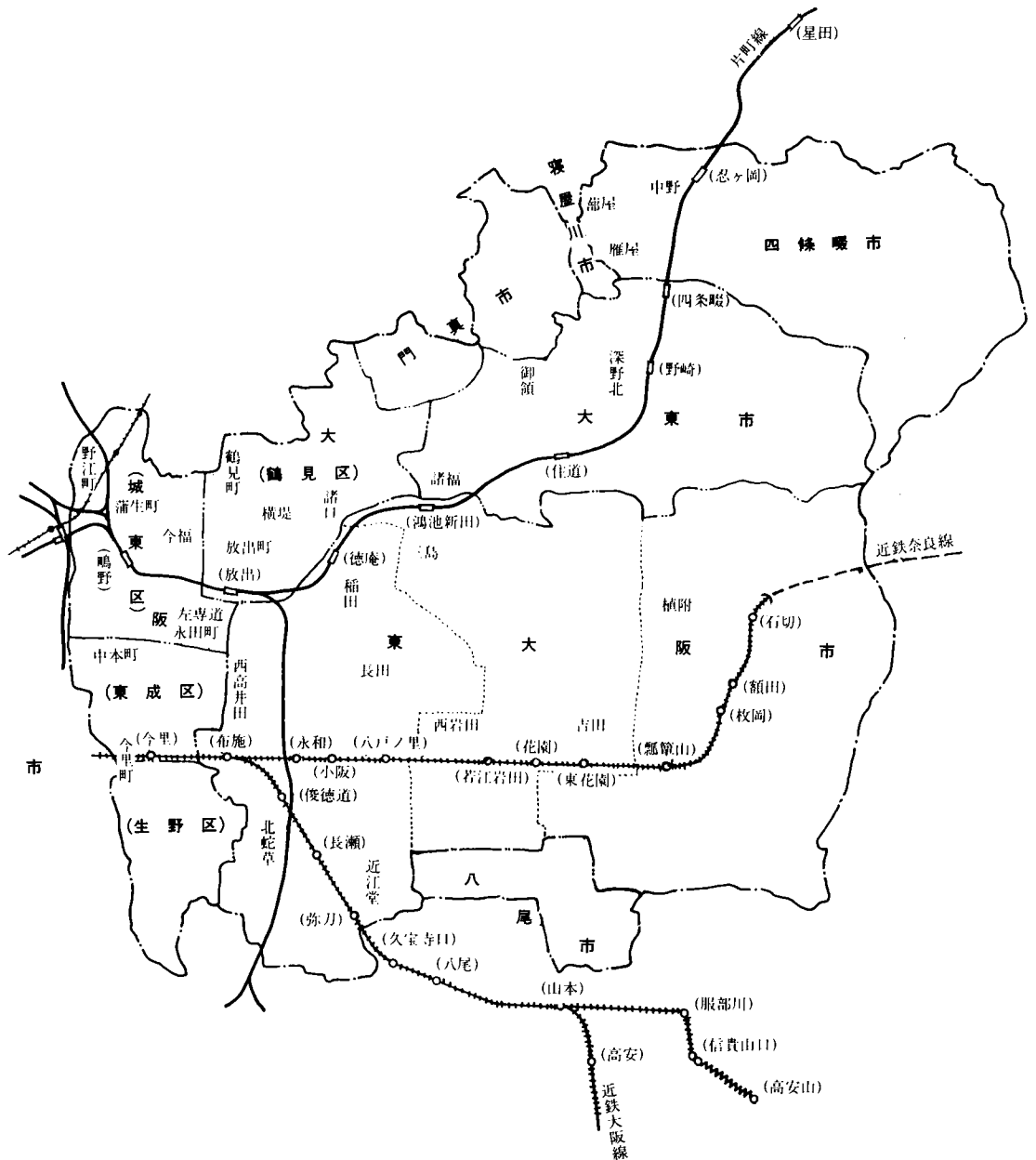


図 2・12 東大阪地域の昭和 51 年の行政区画  
(昭和 55 年も同じ)



これらの状況を地図の上で示すと図2・5～2・12となり、各町村の合併状況を知ることが出来る。

## 2・3 東大阪地域の市街化状況

### 2・3・1 地図による市街化状況の経年的変化

1〕 前節で定めた対象区域内の市街化状況を大正3年以降、昭和55年までの陸地測量部、または国土地理院の地図上で調べた。図2・13～2・22のようになった。また当地域の北東部国道163号線沿の山地部は清滝から下田原にかけて比較的なだらかな丘陵となっているので宅地化が進むのは時間の問題であり、またさらにこれより南部の上田原から阪奈道路附近の竜間にかけても宅地化の要素を持っているので、これらも可住地と考えると、この東大阪地域における潜在市街化区域は、傾面の急な山地や、大阪府が緑地保存区域を定めている室池周辺、牧岡公園から生駒山頂附近、高安山附近を除く地域と考えられ、その面積は、およそ95.3km<sup>2</sup>程度と推定される。従って、図2・13～22までの市街地がこの潜在市街化域に占める割合を市街化率として算出すると、表2・3ならびに図2・23に挙げるようになる。これによると明治から大正初期にかけては、市街化率は低くまたその伸びも少なかったが大正期に入って、当地域の軽工業の発展に伴って、市街化率の伸びが大きくなり、昭和に入ってから加速され始めたが、昭和7年から昭和23年までの間は満洲事変、日支事変、第2次世界大戦と戦時下にあって、市街化の進展は極めて遅く、戦後に入って再び急速に進展した。特に昭和40年代の進展は著しいものを見たが、昭和50年代に入ってから、ほぼ飽和に近づいて来た模様で、その進展も鈍化し始めている。

2〕 前節の2・2・2で述べたように東大阪地域内の旧町村である各字毎の面積と、各字の市街化面積と市街化率を表2・4に示す。各地区（字）の市街地面積は、図2・5（大正3年の行政区画）と図2・14～22までの市街化

図 2・13 明治 19 年の東大阪地域の市街化

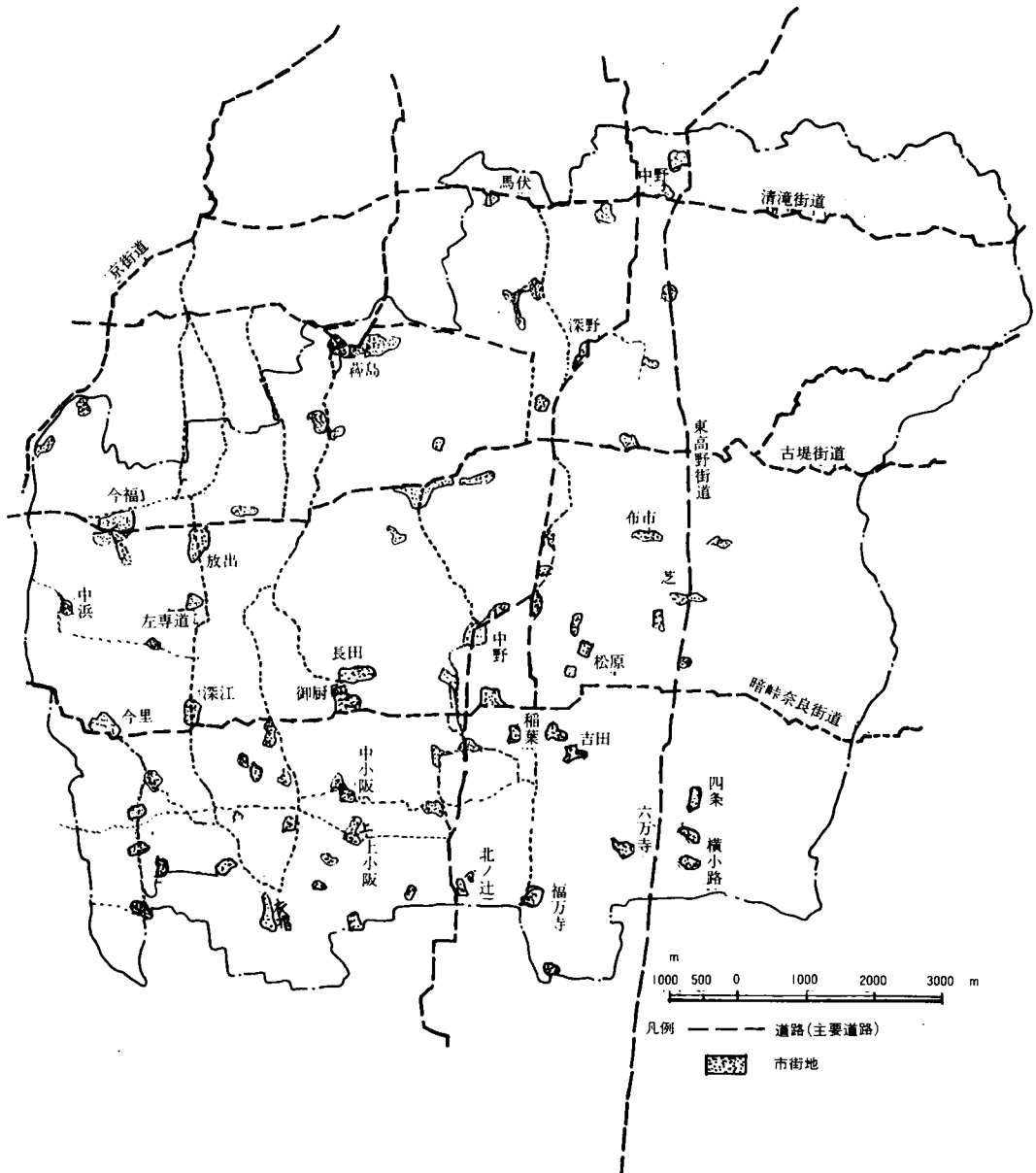




図 2・14 大正 3 年の東大阪地域の市街化

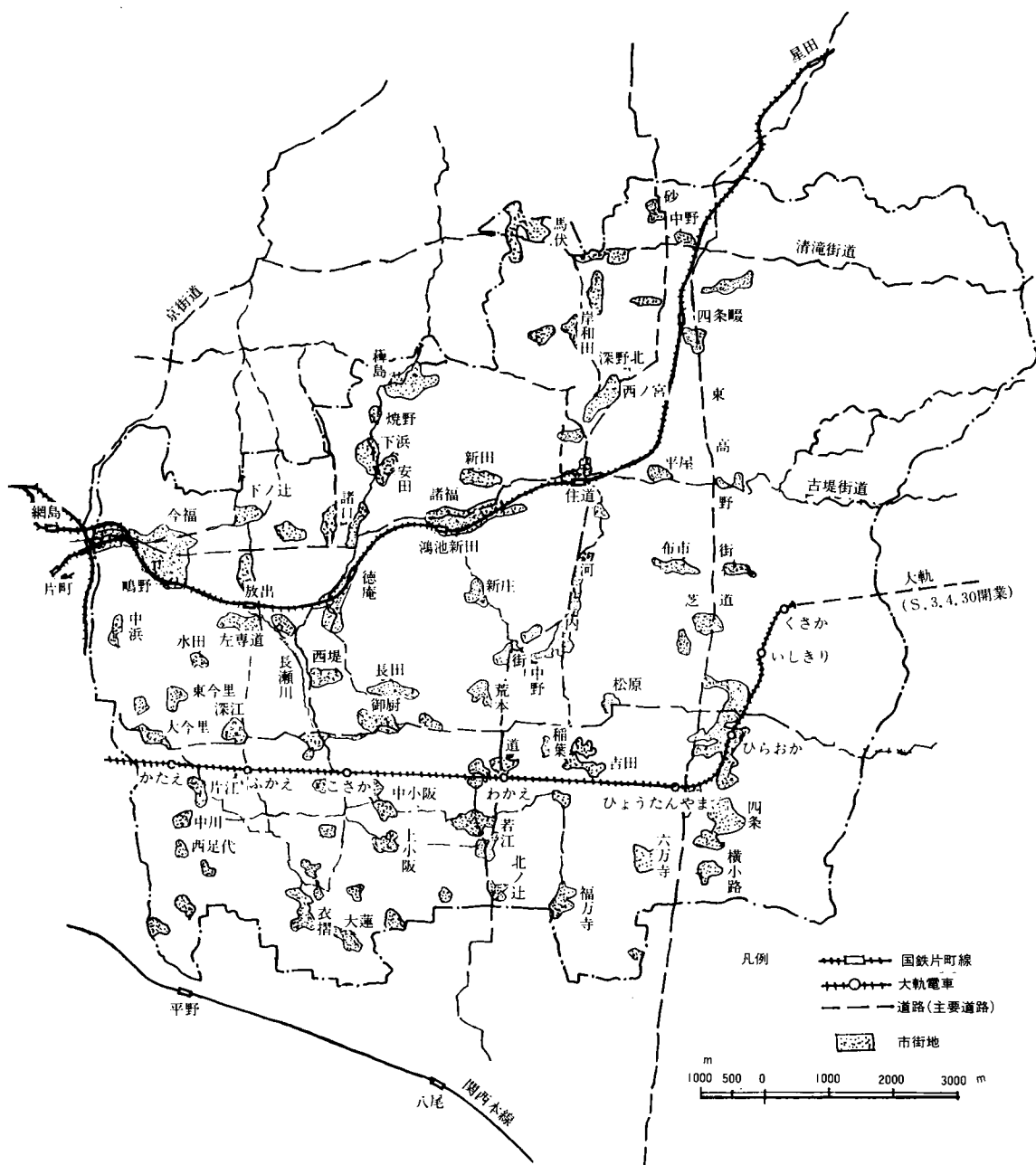


図2・15 大正12年の東大阪地域の市街化

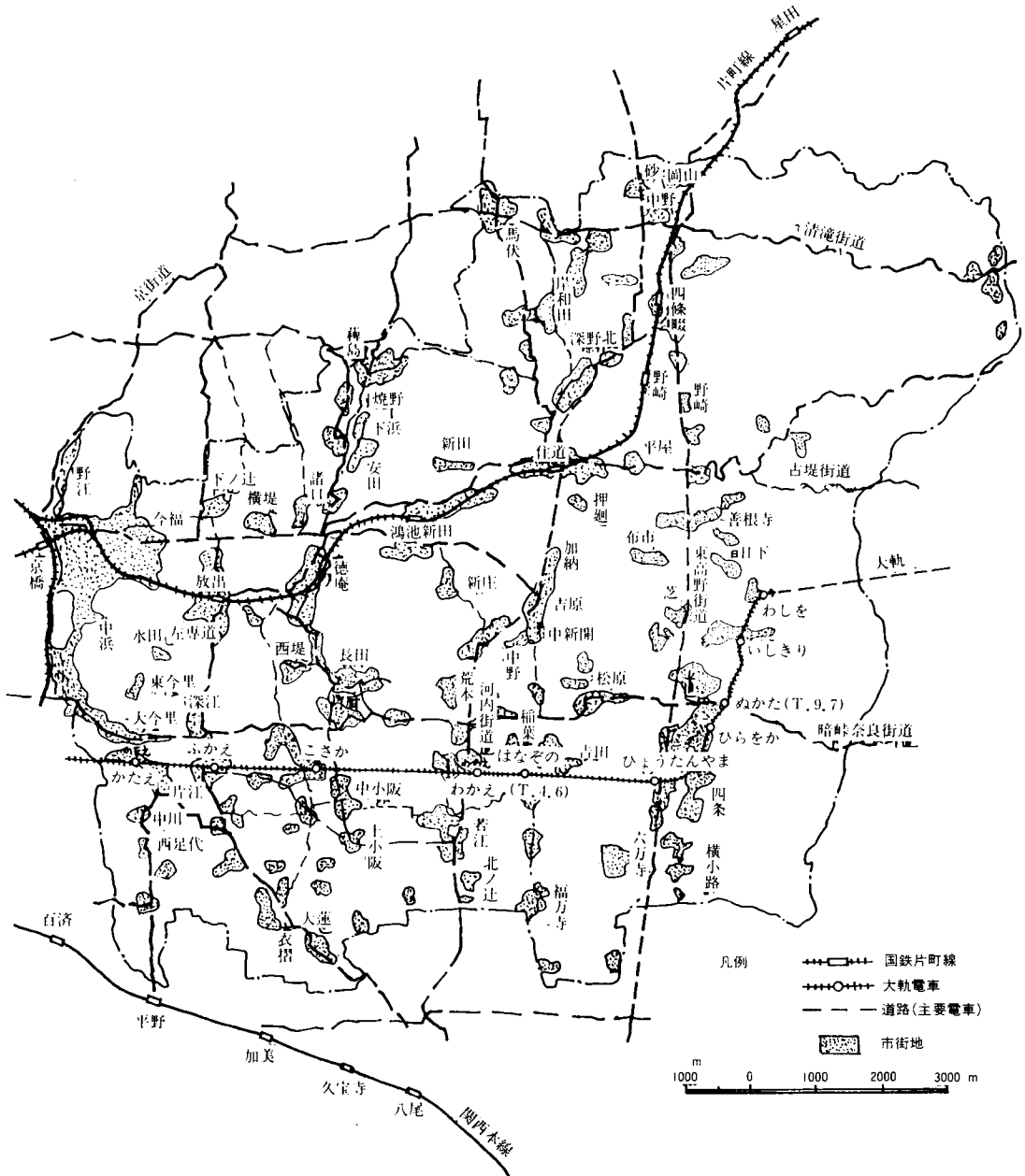


図 2・16 昭和 2 年の東大阪地域の市街化

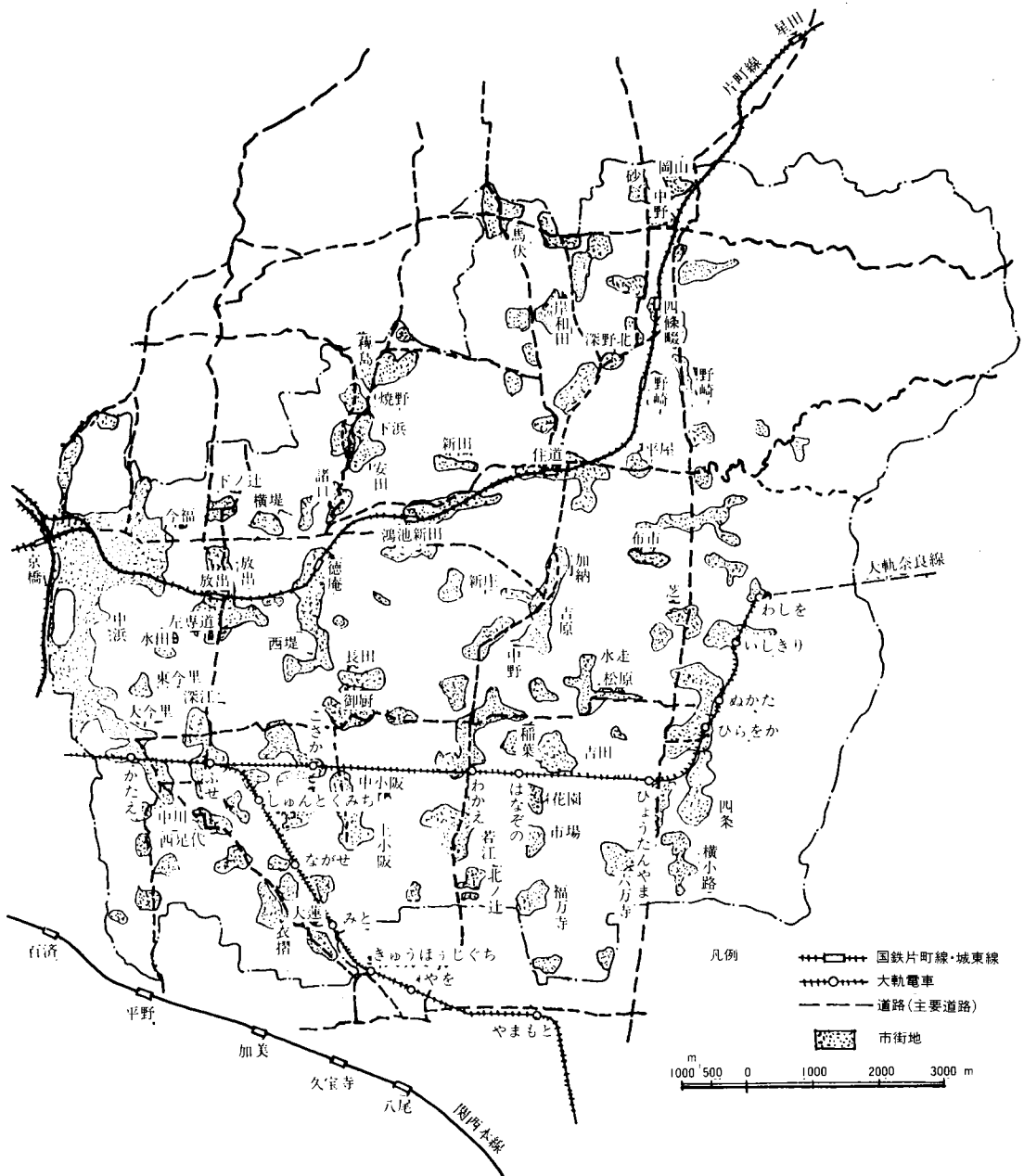


図2・17 昭和7年の東大阪地域の市街化

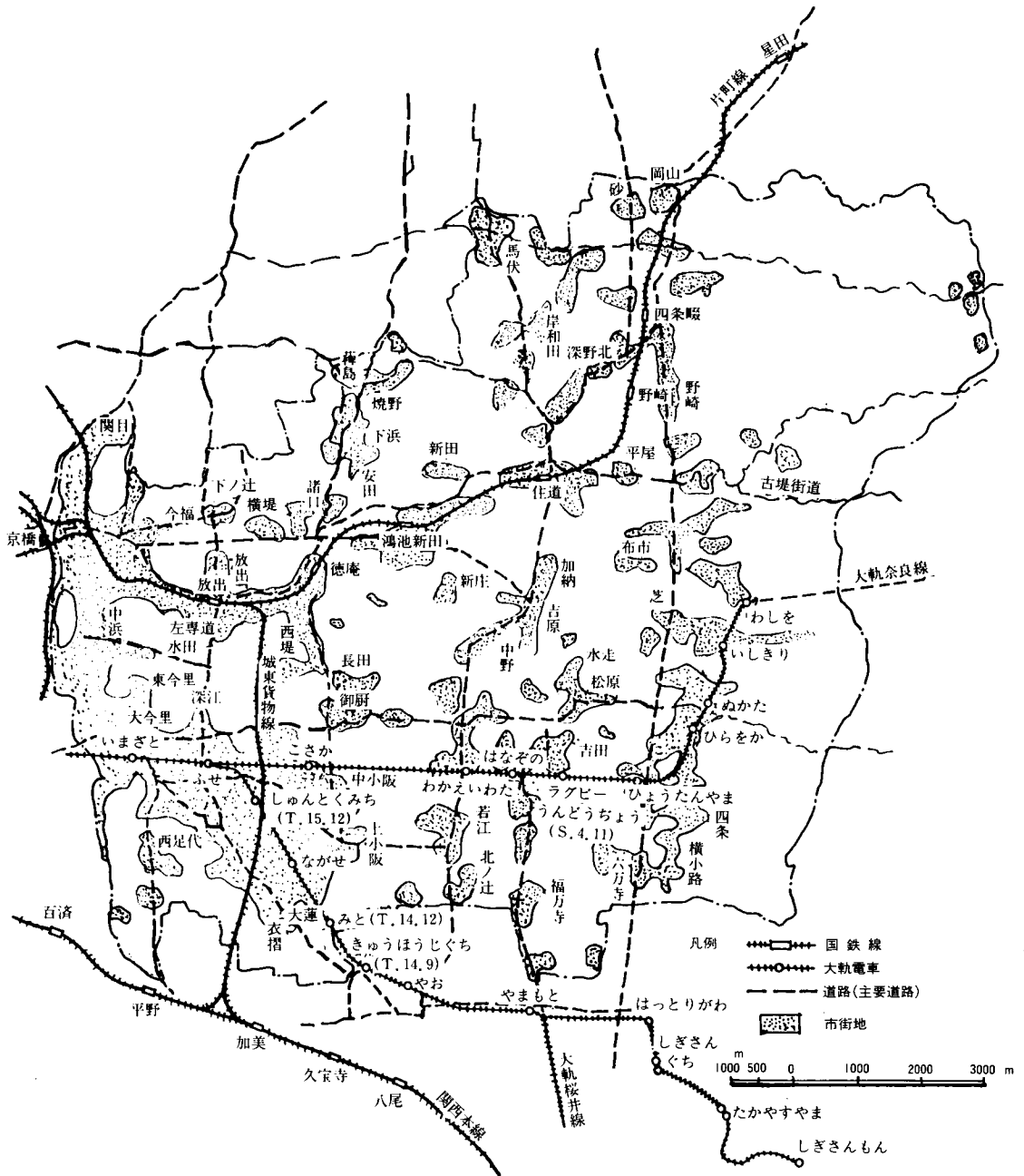


図 2・18 昭和 23 年の東大阪地域の市街化

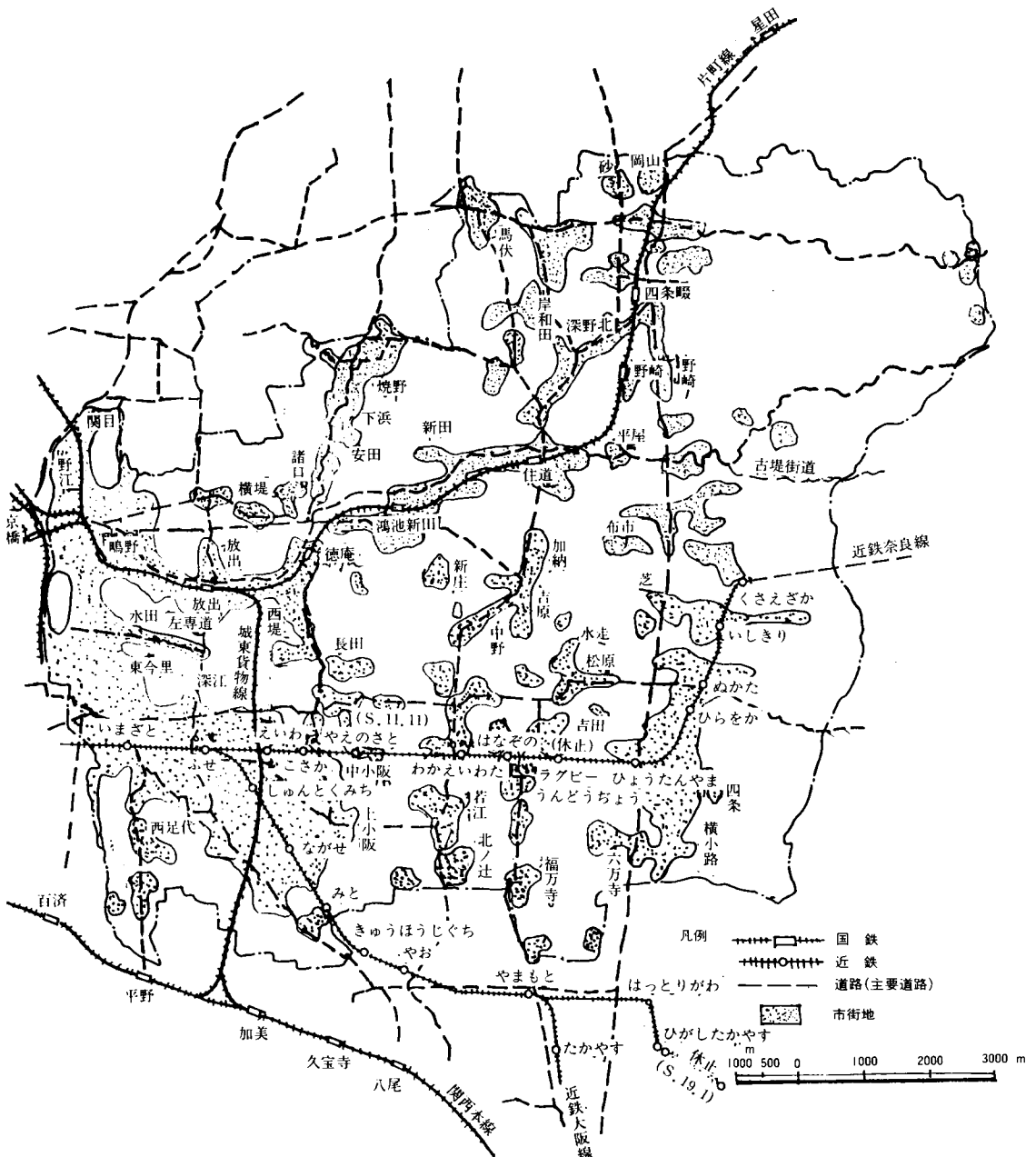


図 2・19 昭和 30 年の東大阪地域の市街化

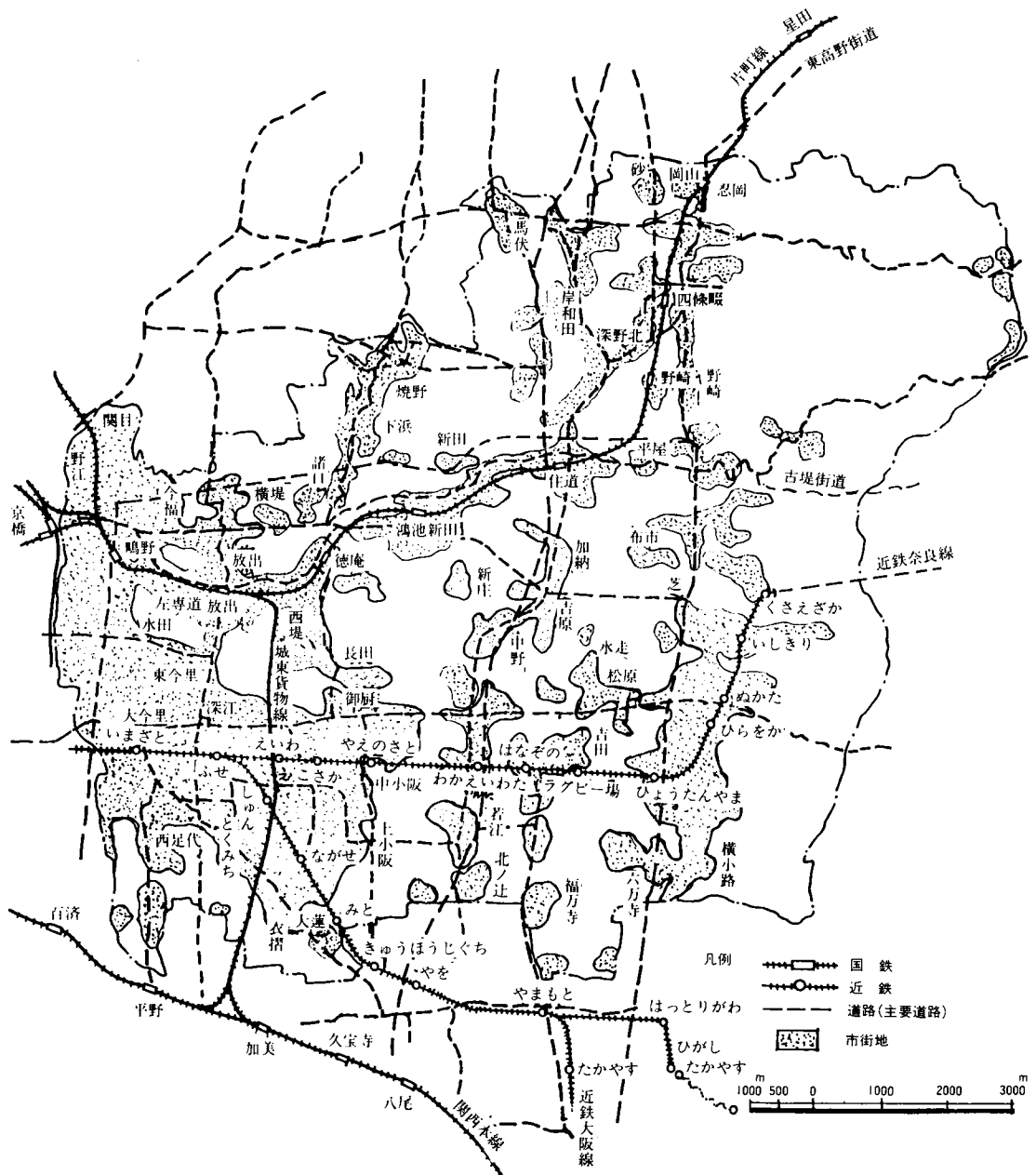


図 2・19 昭和 41 年の東大阪地域の市街化

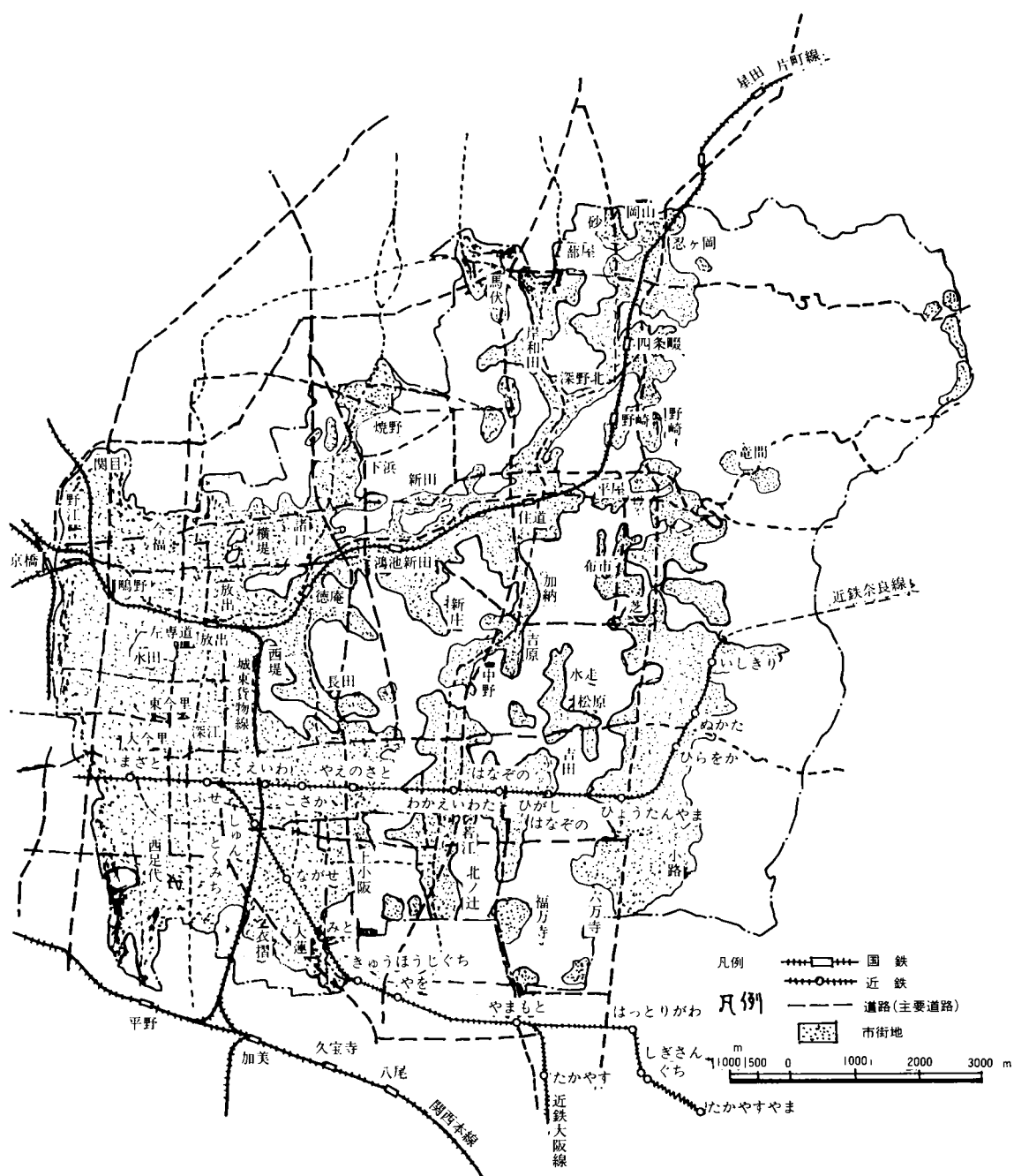


図 2・21 昭和 51 年の東大阪地域の市街化





図2・22 昭和55年の東大阪地域の市街化

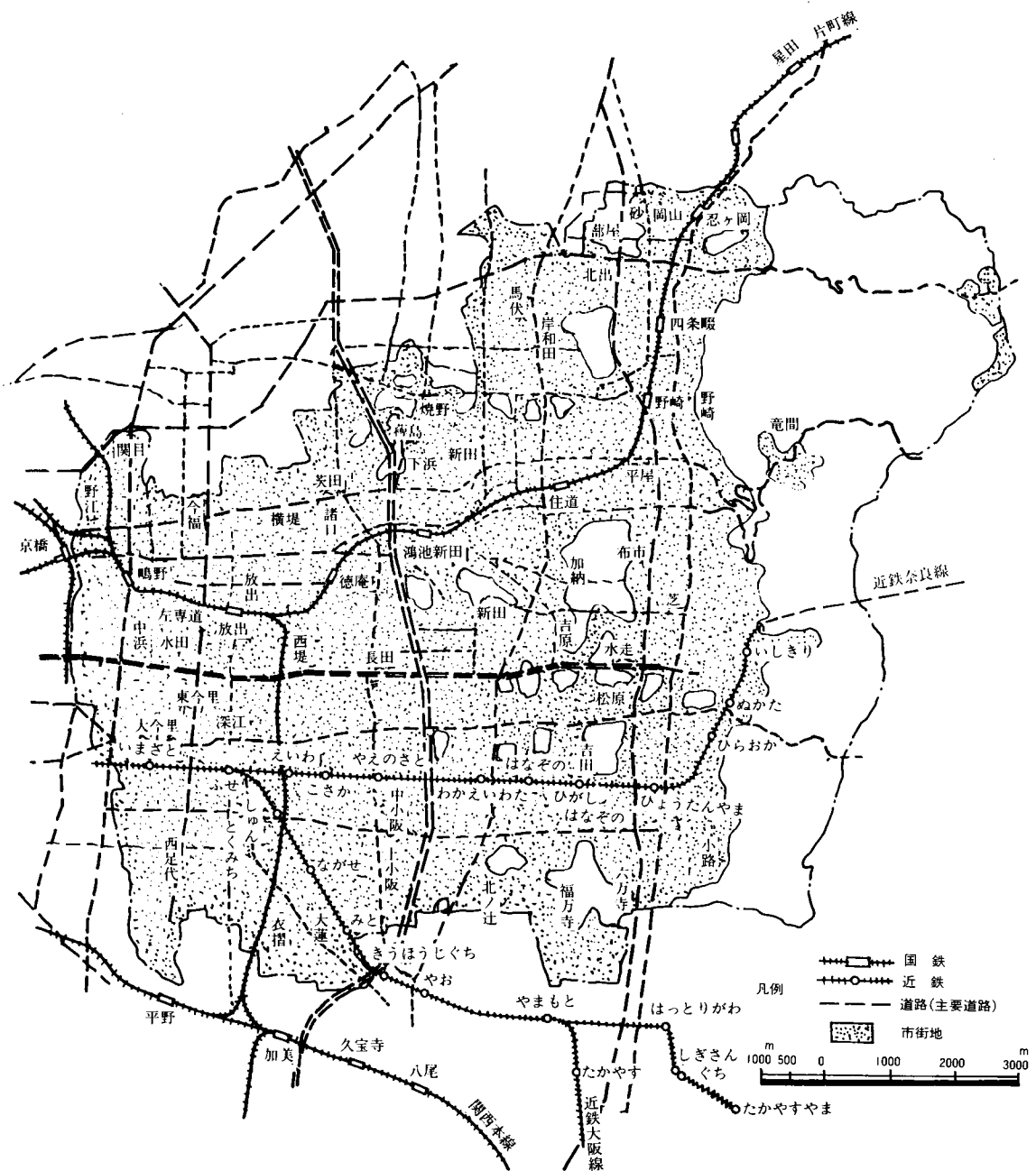
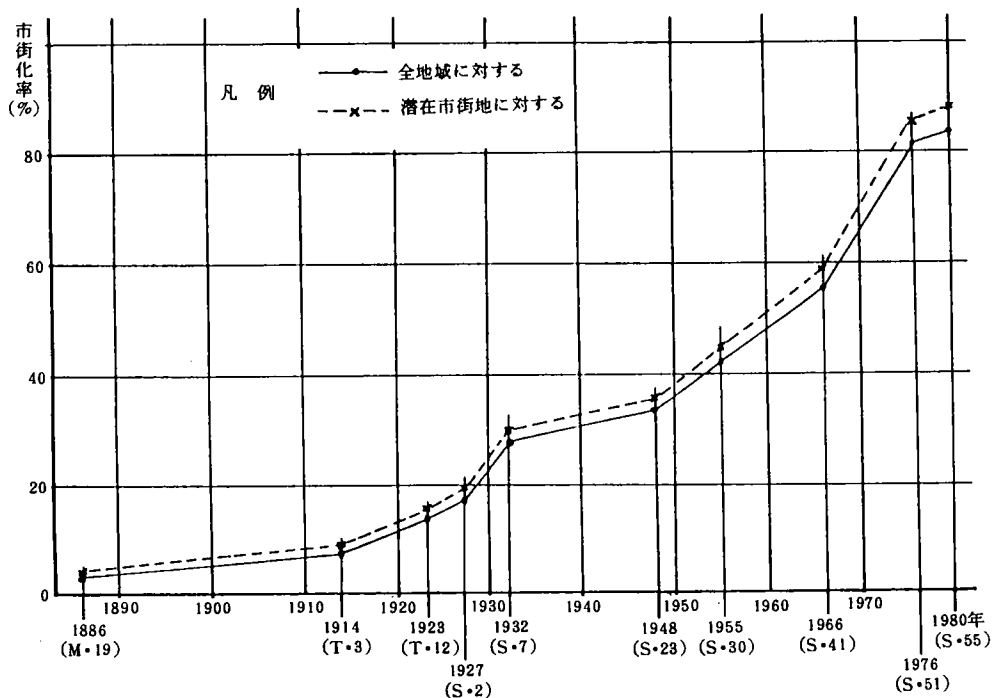


表 2・3 東大阪地域の市街化面積と市街化率および伸率

年 次	東大阪地域 全 面 積 (A)	潜在市街地 面 (B)	市街化面積 (C)	全地域に対して (A)		潜在市街地に対して (B)	
				市街化率	年 平 均 伸 率	市街化率	年 平 均 伸 率
1886 (M・19)	118.6 ㍖	95.3 ㍖	3.1	2.6 %	0.15 %	3.3	0.18
1914 (T・3)	118.6	95.3	8.0	6.8		8.4	
1923 (T・12)	118.6	95.3	14.3	12.1		15.0	
1927 (S・2)	118.6	95.3	17.5	14.8	0.68	18.4	0.85
1932 (S・7)	118.6	95.3	28.0	23.6	1.76	29.4	2.50
1948 (S・23)	118.6	95.3	33.5	28.3	0.30	35.2	0.36
1955 (S・30)	118.6	95.3	42.4	35.8	1.07	44.5	1.33
1966 (S・41)	118.6	95.3	55.5	46.8	1.00	58.3	1.26
1976 (S・51)	118.6	95.3	81.3	68.6	2.18	85.3	2.70
1980 (S・55)	118.6	95.3	83.9	70.8	0.55	88.1	0.70

図 2・23 東大阪地域の市街化率の変化



状況図を組合わせて求めた。また、この表から各地区別の平均伸率を求めて、表 2・5 に示す。

この表より次のことが云える。

- 1) 現在大阪市内の町、またはそれに接する町は昭和初期（2 年～7 年）の伸率が大きく、早く市街化が進んでいる。
- 2) 市街率の伸率の大きいのは、大体どの地区でも昭和 2～7 年の間と、昭和 30～51 の間が大きく、昭和 51 年以降は劣化している。
- 3) 以上総括すると東大阪地域のほとんどの地区は、昭和初期に市街地化され、その後戦争期には、全く伸びが停止したような形で、戦後は徐々に市街化が進み、昭和 40 年代に大きく進展している。戦争中、市街化が比較的順調に進んでいたのは、布施、小阪、小路、榎並の 4 地区で、特に布施の伸びが目立っている。

## 2・3・2 東大阪地域の地形と市街化の関係

東大阪の地形と市街地の発展状況がどのように関係づけられるかを見ることにした。今、文献 2) の 3 章「水と人間」での河内平野の高度分布によると、図 2・23 に示すように、北西の中央部には、高さ 1 m 以下の部分があり、この低地の外縁部から 2～3 km にわたって 3 m 以下の低地となっている。

国土地理院の 5 万分の 1 の地図と大阪府の 2,500 分の 1 の地図とより等高線を 5 万分の 1 の地図に入れて、第 2 節で定めた区域線を入れると、図 2・24 となった。これによると、図 2・24 に比べて、北西部が低く、24 図のように中くぼみの形をしていないが、何れも、放出付近から今福、鯉江付近にかけて低地となっており、第一寝屋川、第二寝屋川、平野川等の合流地点である。

図 2・25 と第 3 節の図 2・13～22 とを重ねて考えたとき、地形の高低に余り左右されることなく、むしろ、低地であっても、道路、河川の舟運の便がある。放出、今福、住道等に集落が発達し、そこから市街地が発展して来ていることが判る。

表 2・4 1) 東大阪地域の地区別市街化率

{ 上段は市街地面積 (km<sup>2</sup>) }  
{ 下段は市街化率 (%) }

旧村名	年次 全面積	大正 3年	12年	昭和 2年	7年	23年	30年	41年	51年	55年
榎 並 村	1.41 <sup>km<sup>2</sup></sup>	0.03 ( 2.1)	0.20 (14.2)	0.26 (18.4)	0.61 (43.3)	0.82 (58.2)	0.97 (68.8)	1.03 (73.0)	1.38 (97.9)	1.41 (100)
鯉 江 村	2.50	0.56 (22.4)	0.81 (32.4)	0.84 (33.6)	1.25 (50.0)	1.29 (51.6)	1.62 (64.8)	2.37 (94.8)	2.43 (97.2)	2.50 (100)
諸 堤 村	2.09	0.20 ( 9.6)	0.26 (12.4)	0.36 (17.2)	0.39 (18.7)	0.46 (22.0)	0.58 (27.8)	1.64 (78.5)	1.92 (91.9)	2.00 (95.7)
古 宮 村	2.69	0.23 ( 8.6)	0.33 (12.3)	0.39 (14.5)	0.59 (21.9)	0.63 (23.4)	0.67 (24.9)	1.03 (38.3)	1.58 (58.7)	1.64 (61.0)
榎 本 村	2.24	0.15 ( 6.7)	0.32 (14.3)	0.47 (21.0)	0.59 (26.3)	0.64 (28.6)	0.99 (44.2)	1.75 (78.1)	2.24 (100)	2.24 (100)
北新開荘村	1.97	0.36 (18.3)	0.70 (35.5)	0.73 (37.1)	1.03 (52.3)	1.10 (55.8)	1.50 (76.1)	1.75 (88.8)	1.97 (100)	1.97 (100)
中 本 村	2.40	0.13 ( 5.4)	0.85 (35.4)	1.37 (57.1)	1.77 (73.8)	1.94 (80.8)	2.30 (95.8)	2.40 (100)	2.40 (100)	2.40 (100)
南新開荘村	0.92	0.10 (10.9)	0.14 (15.2)	0.21 (22.8)	0.30 (32.6)	0.39 (42.4)	0.92 (100)	0.92 (100)	0.92 (100)	0.92 (100)
小 路 村	1.48	0.14 ( 9.5)	0.44 (29.7)	0.56 (37.8)	1.23 (83.1)	1.45 (98.0)	1.48 (100)	1.48 (100)	1.48 (100)	1.48 (100)
巽 村	2.73	0.17 ( 6.2)	0.20 ( 7.3)	0.31 (11.4)	0.47 (17.2)	0.57 (20.9)	1.05 (38.5)	2.29 (82.8)	2.66 (97.4)	2.73 (100)
南 郷 村	3.32	0.19 ( 5.7)	0.20 ( 6.0)	0.22 ( 6.6)	0.43 (13.0)	0.69 (20.8)	1.72 (51.8)	1.96 (59.0)	2.98 (89.8)	3.10 (93.4)
住 道 村	2.57	0.24 ( 9.3)	0.42 (16.3)	0.48 (18.7)	0.61 (23.7)	0.87 (33.9)	1.06 (41.2)	1.70 (66.1)	2.21 (86.0)	2.29 (89.1)
四 条 村	11.90	0.22 ( 1.8)	0.85 ( 7.1)	0.87 ( 7.3)	1.72 (14.5)	1.82 (15.3)	2.40 (20.2)	2.78 (23.4)	5.51 (46.3)	5.73 (48.2)
二 島 村	1.80	0.23 (12.8)	0.24 (13.3)	0.32 (17.8)	0.42 (23.3)	0.59 (32.8)	0.66 (36.7)	0.69 (38.3)	1.16 (64.4)	1.20 (66.7)
四 宮 村	3.65	0.40 (11.0)	0.49 (13.4)	0.54 (14.8)	0.78 (21.4)	0.85 (23.3)	1.06 (29.0)	1.24 (34.0)	3.41 (93.4)	3.55 (97.3)
甲 可 村	9.68	0.28 ( 2.9)	0.52 ( 5.4)	0.57 ( 5.9)	0.95 ( 9.8)	1.29 (13.3)	1.40 (14.5)	2.02 (20.9)	3.63 (37.5)	3.78 (39.0)
田 原 村	3.35	—	—	—	—	0.22 ( 6.6)	0.36 (10.7)	0.46 (13.7)	0.50 (14.9)	0.52 (15.5)
寝屋川村一部	0.49	0.09 (18.4)	0.16 (32.7)	0.19 (38.8)	0.25 (51.0)	0.25 (51.0)	0.26 (53.1)	0.31 (63.3)	0.46 (93.9)	0.48 (98.0)
高 井 田 村	2.71	0.18 ( 6.6)	0.30 (11.1)	0.41 (15.1)	0.50 (18.5)	0.57 (21.0)	1.12 (41.3)	2.14 (79.0)	2.29 (84.5)	2.45 (90.4)

表 2・4 2) 東大阪地域の地区別市街化率

{ 上段は市街地面積 (km<sup>2</sup>) }  
{ 下段は市街化率 (%) }

旧村名	年次 全面積	大正 3年	12年	昭和 2年	7年	23年	30年	41年	51年	55年
布施村	1.69 km <sup>2</sup>	0.12 ( 7.1 )	0.53 (31.4)	0.55 (32.5)	1.13 (66.9)	1.64 (97.0)	1.69 (100)	1.69 (100)	1.69 (100)	1.69 (100)
楠根村	3.66	0.26 ( 7.1 )	0.57 (15.6)	0.60 (16.4)	0.81 (22.1)	0.99 (27.0)	1.12 (30.6)	1.51 (41.3)	3.08 (84.2)	3.25 (88.8)
小阪村	2.89	0.20 ( 6.9 )	0.36 (12.5)	0.53 (18.3)	1.65 (57.1)	2.08 (72.0)	2.54 (87.9)	2.66 (92.0)	2.89 (100)	2.89 (100)
意岐部村	2.62	0.29 (11.1)	0.29 (11.1)	0.46 (17.6)	0.64 (24.4)	0.79 (30.2)	1.34 (51.1)	1.53 (58.4)	2.37 (90.5)	2.48 (94.7)
長瀬村	3.11	0.24 ( 7.7 )	0.39 (12.5)	0.43 (13.8)	0.96 (30.9)	1.05 (33.8)	1.31 (42.1)	1.91 (61.4)	3.07 (98.7)	3.11 (100)
弥刃村	1.46	0.09 ( 6.2 )	0.14 ( 9.6 )	0.19 (13.0)	0.40 (27.4)	0.50 (34.2)	0.63 (43.2)	0.69 (47.3)	1.46 (100)	1.46 (100)
北江村	1.65	0.23 (13.9)	0.31 (18.8)	0.37 (22.4)	0.57 (34.5)	0.65 (39.4)	0.82 (49.7)	1.28 (77.6)	1.65 (100)	1.65 (100)
西六郷村	3.66	0.23 ( 6.3 )	0.41 (11.2)	0.48 (13.1)	0.59 (16.1)	0.66 (18.0)	0.96 (26.2)	1.24 (33.9)	2.17 (59.3)	2.25 (61.5)
東六郷村	2.58	0.22 ( 8.5 )	0.31 (12.0)	0.35 (13.6)	0.51 (19.8)	0.54 (20.9)	0.54 (20.9)	0.67 (26.0)	1.10 (42.6)	1.14 (44.2)
玉川村	3.00	0.18 ( 6.0 )	0.43 (14.3)	0.53 (17.7)	0.76 (25.3)	0.85 (28.3)	1.08 (36.0)	1.62 (54.0)	2.41 (80.3)	2.53 (84.3)
英田村	3.15	0.17 ( 5.4 )	0.36 (11.4)	0.49 (15.6)	0.72 (22.9)	0.76 (24.1)	0.88 (27.9)	1.06 (33.7)	1.94 (61.6)	2.05 (65.1)
若江村	1.98	0.20 (10.1)	0.26 (13.1)	0.32 (16.2)	0.44 (22.2)	0.48 (24.2)	0.52 (26.3)	0.93 (47.0)	1.89 (95.5)	1.98 (100)
日根市村	3.72	0.15 ( 4.0 )	0.48 (12.9)	0.49 (13.2)	0.77 (20.7)	0.85 (22.8)	1.14 (30.6)	1.48 (39.8)	1.84 (49.5)	1.91 (51.3)
大戸村	3.75	0.16 ( 4.3 )	0.23 ( 6.1 )	0.36 ( 9.6 )	0.65 (17.3)	0.67 (17.9)	0.77 (20.5)	1.48 (39.5)	2.14 (57.1)	2.22 (59.2)
枚岡村	5.93	0.32 ( 5.4 )	0.56 ( 9.4 )	0.81 (13.7)	1.12 (18.9)	1.22 (20.6)	1.70 (28.7)	2.03 (34.2)	2.46 (41.5)	2.56 (43.2)
枚岡南村	7.13	0.59 ( 8.3 )	0.67 ( 9.4 )	0.74 (10.4)	1.20 (16.8)	1.98 (27.8)	2.37 (33.2)	2.48 (34.8)	2.95 (41.4)	3.07 (43.1)
池島村	2.03	0.14 ( 6.9 )	0.17 ( 8.4 )	0.17 ( 8.4 )	0.27 (13.3)	0.27 (13.3)	0.47 (23.2)	0.60 (29.6)	1.64 (80.8)	1.70 (83.7)
三野郷村	3.15	0.15 ( 4.8 )	0.35 (11.1)	0.42 (13.3)	0.65 (20.6)	0.68 (21.6)	0.92 (29.2)	1.04 (33.0)	2.20 (69.8)	2.30 (73.0)
西郡村	1.54	0.07 ( 4.5 )	0.13 ( 8.4 )	0.17 (11.0)	0.27 (17.5)	0.41 (26.6)	0.48 (31.2)	0.60 (39.0)	1.20 (77.9)	1.25 (81.2)
全 域	118.60	8.0 ( 6.8 )	14.3 (12.1)	17.5 (14.8)	28.0 (23.6)	33.5 (28.3)	42.4 (35.8)	55.5 (46.8)	81.3 (68.6)	83.9 (70.8)

表 2・5 東大阪地域の地区別市街化率の年平均伸び

旧村名 年経年	榎並村	鯉江村	諸堤村	古宮村	榎本村	北新開莊村	中本村	南新開莊村	小路村	巽村	南郷村	住道村	四条村	二島村	四宮村	甲可村	田原村	寝屋川(一部)村	高井田村	
大正3		%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
大正12	9	1.34	1.11	0.31	0.41	0.85	1.91	3.33	0.48	2.25	0.12	0.03	0.78	0.59	0.06	0.27	0.28	—	1.59	0.50
昭和2	4	1.05	0.30	1.20	0.55	1.68	0.40	5.43	1.90	2.03	1.03	0.15	0.60	0.05	1.13	0.35	0.13	—	1.53	1.00
昭和7	5	4.98	3.28	0.30	1.48	1.06	3.04	3.34	1.96	9.06	1.16	1.28	1.00	1.44	1.10	1.32	0.78	—	2.44	0.68
昭和23	16	0.93	0.10	0.21	0.09	0.14	0.22	0.44	0.61	0.93	0.23	0.49	0.64	0.05	0.59	0.12	0.22	0.41	0	0.16
昭和30	7	1.52	1.89	0.83	0.22	2.23	2.90	2.14	8.23	0.29	2.52	4.43	1.04	0.70	0.56	0.82	0.17	0.59	3.33	2.90
昭和41	11	0.38	2.73	4.61	1.22	3.08	1.16	0.38	0	0	4.03	0.66	2.26	0.29	0.15	0.46	0.58	0.27	0.93	3.43
昭和51	10	2.49	0.24	1.34	2.04	2.19	1.12	0	0	0	1.46	3.08	1.99	2.29	2.61	5.94	1.66	0.12	3.06	0.55
昭和55	4	0.53	0.70	0.95	0.58	0	0	0	0	0	0.65	0.90	0.78	0.48	0.58	0.98	0.38	0.15	1.03	1.48

年経年	旧村名	布施村	楠根村	小阪村	意岐部村	長瀬村	弥刃村	北江村	西六郷村	東六郷村	玉川村	英田村	若江村	日根市村	大戸村	枚岡村	枚岡南村	池島村	三野郷村	西郡村
大正3		%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
大正12	9	2.70	0.95	0.62	0	0.53	0.38	0.55	0.55	0.39	0.92	0.67	0.33	0.99	0.20	0.45	0.12	0.17	0.70	0.43
昭和2	4	0.28	0.20	1.45	1.63	0.33	0.85	0.90	0.48	0.40	0.85	1.05	0.78	0.08	0.88	1.08	0.25	0	0.55	0.65
昭和7	5	6.88	1.14	7.76	1.36	3.42	2.88	2.42	0.60	1.24	1.52	1.46	1.20	1.50	1.54	1.04	1.28	0.98	1.46	1.30
昭和23	16	1.88	0.31	0.93	0.36	0.18	0.43	0.31	0.12	0.07	0.19	0.08	0.13	0.13	0.04	0.11	0.69	0	0.06	0.57
昭和30	7	0.43	1.95	2.27	2.99	1.19	1.29	1.47	1.17	0	1.10	0.54	0.30	1.12	0.37	1.16	0.77	1.42	1.09	0.66
昭和41	11	0	0.97	0.37	0.66	1.76	0.37	2.54	0.70	0.46	1.64	0.53	1.88	0.84	1.73	0.50	0.15	0.58	0.35	0.71
昭和51	10	0	4.29	0.8	3.21	3.73	5.27	2.24	2.54	1.66	2.63	2.79	4.85	0.97	1.76	0.73	0.66	5.12	3.68	3.89
昭和55	4	0	1.15	0	1.05	0.33	0	0	0.55	0.40	1.00	0.88	1.13	0.45	0.53	0.43	0.43	0.73	0.80	0.83

図2・24 河内平野の高度分布  
 { 文献2) 3章図1・3より作成 }

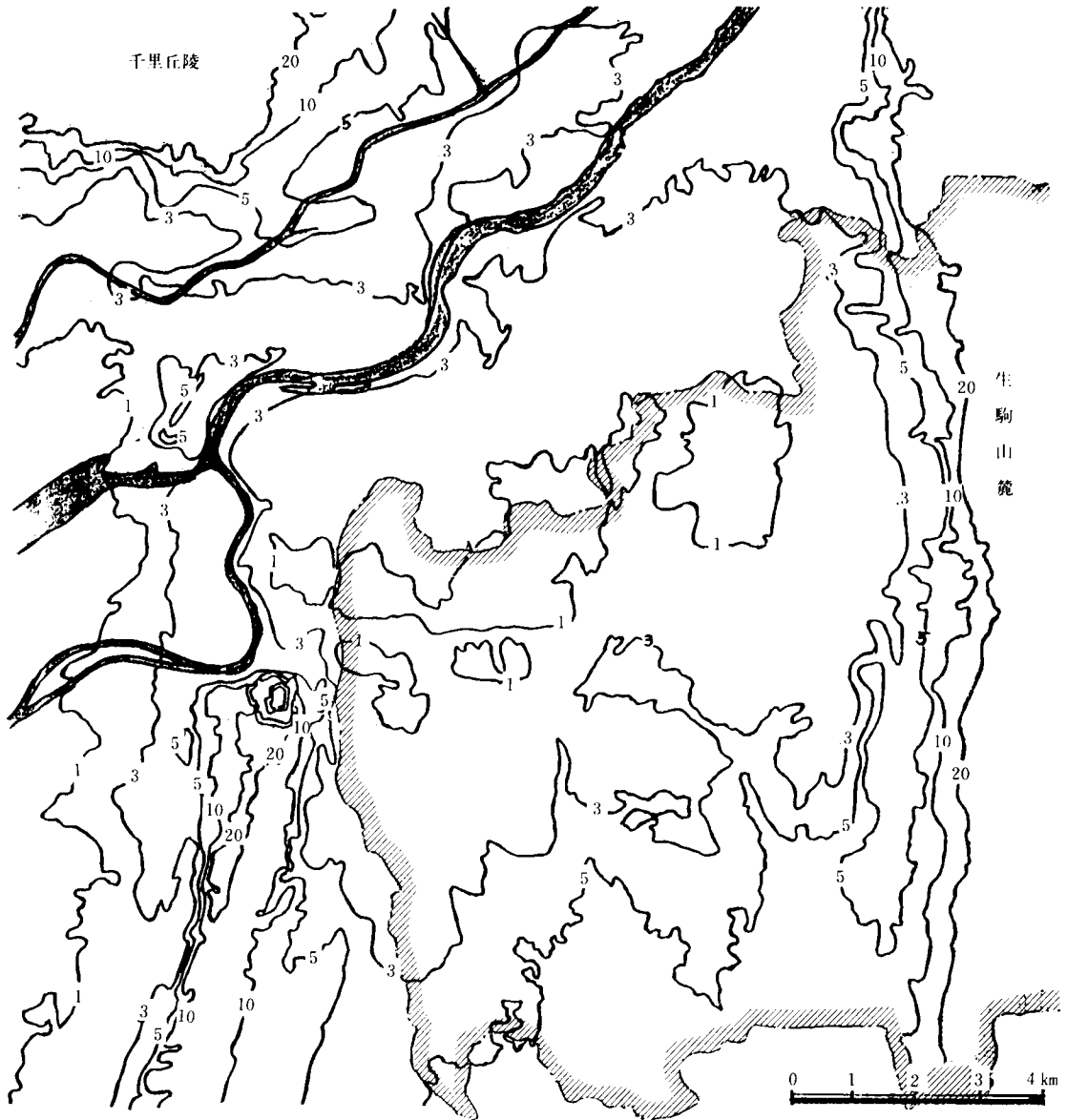
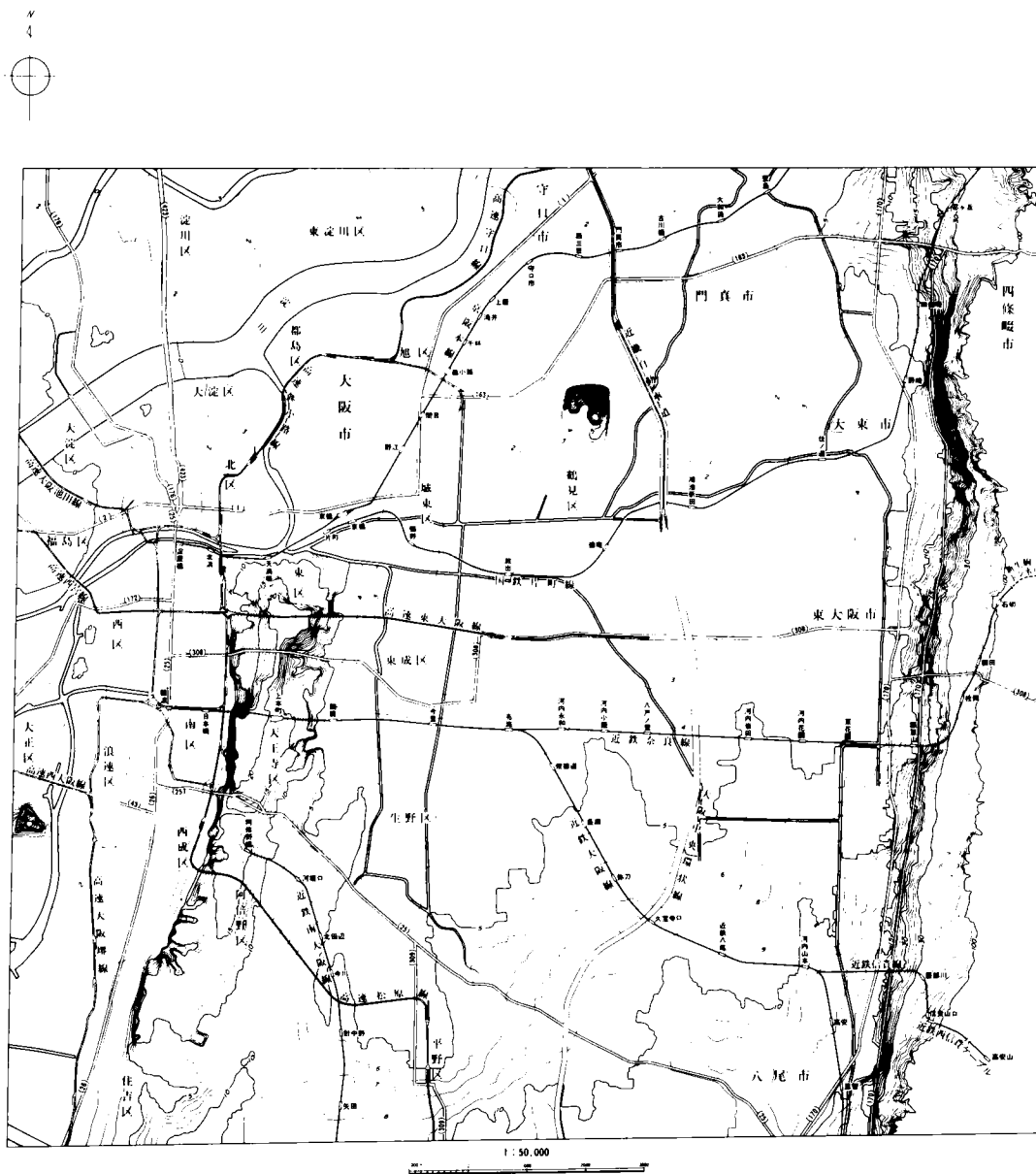


図 2・25 東大阪地域の地形図  
 (昭和55年度 5 万分ノ 1 陸地測量部地図より)  
 { 等高線は東大阪市 2,500 分ノ 1 地図により作成 }





## 2・4 東大阪地域の人口の変遷

東大阪地域の人口の経年的変化が交通網の発展段階と深い関係があるものと思われるので人口および人口密度の変化を知り得ることが必要であるが、町村合併や一部分離等各旧町村間に複雑な行政区画の変遷があるので十分な資料を得ることが出来なく、数少ないデーターを基礎に各地区毎の地図にある年度、即ち、大正3年、大正12年、昭和3年、昭和7年、昭和23年、昭和30年、昭和41年、昭和51年、昭和55年の人口の推定値または実数値を挙げることにした。

### 2・4・1 東大阪地域の地区別人口

東大阪地域の地区別（旧町村別）人口の経年変化を知ることによって、鉄道、道路との関連を探ることが出来るので、この地区別人口の年次毎の数値を推定することとした。市街地の発達状況との対比の関係上、地図との年次に合致した人口を得たい。従って、これらの人口を次のような手法によって、推定した。

1. 地区の主体的地域である東大阪市の実数人口が、大正9年～昭和60年までの国勢調査報告書表2・6) から知り得るので、この市域全体の人口推移の特性を検討した。この結果、図2・26のようにロジステック曲線を描くことがほぼ確認できる。
2. 東大阪市全体の人口増加モデル式として、ロジステック・モデルが適応出来る。

$$\text{即ち、 } Y = C + \frac{K}{1 + m e^{-at}} \quad (A), K: t \rightarrow \pm\infty \text{のときの} Y \text{の極限值}$$

$e$  : 自然対数、 $C$  : 一定値  $Y = C$   
( $t = 0$ の時)

3. ロジステック・モデルのパラメーターの検討をするに当たり、東大阪市の人口密度を使用して推計する。

$C = 5.0 \text{人/ha} = 0.05 \text{人/}\text{km}^2$  ( $t = 0$ 、大正9年の東大阪市の人口密度)

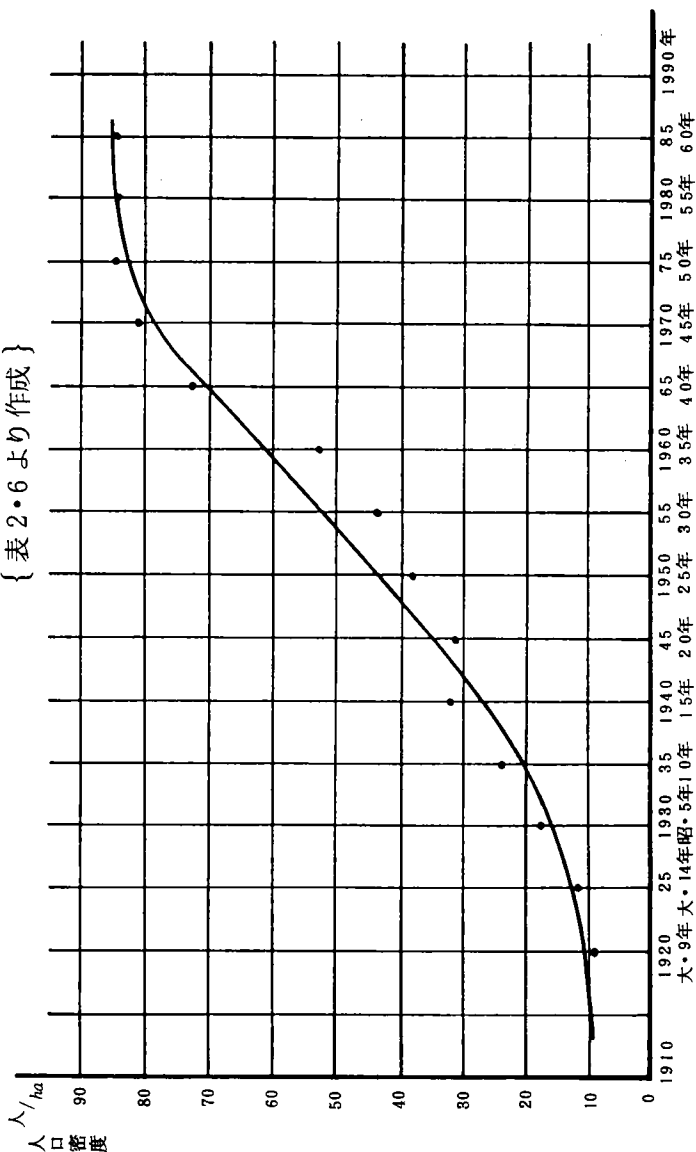
$t = 0 \sim 13$  (大正9年～昭和60年の国勢調査年数)

表 2・6 東大阪市の国勢調査人口の推移  
 { 大阪府統計年鑑より作成 }

国 調 年 次	大正 9	昭和 5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
人 口 ( 人 )	54,922	71,568	143,340	193,050	189,069	230,861	263,136	318,001	443,081	500,173	524,745	521,558	522,798
人口密度 (人/ha)	9.0	11.7	23.5	31.6	31.0	37.8	43.1	52.1	72.6	81.0	84.9	84.4	84.6

註 人口密度を算出する当り、大正 9 年～昭和 40 年までの東大阪市の人口と面積は、布施・河内・枚岡三市の合算とする。(面積は 61.05 ㎢)  
 昭和 45 年以降は、市域面積は 61.78 ㎢ ( 6,178 ㌦ ) で、三市以外に八尾市の一部が編入された。

図 2・26 東大阪市の人口密度推移状況図  
 { 表 2・6 より作成 }



Y=国勢調査人口より得た人口密度

t' = 曲線の変曲点をトライアルによって求め、曲線の形を決定した。

このようにして、求めた、パラメーターは次の通りである。

即ち  $a = 0.38772$

$b = -0.00424$

$k = -a / b = 91.443$

$m = (K / Y - 1) \times e^{at'} = 16.6522$

$t' = 6.89$

#### 4. 式の決定

(A) 式に 上のパラメーターを入れると

$$Y_i = \frac{K_i}{1 + 16.6522 \times e^{-0.38772t}} \quad \text{--- (B)}$$

$K_i = i$  地区の人口密度の上限

#### 5. 地区別人口の修正

(B) 式によって得られた値に付いて、大正3年、大正12年、昭和2年、昭和7年等については、適合性の悪い数値もあるので、これを大正9年から大正14年の伸率によって修正した。

以上の計算の結果の人口密度から、各地区毎の面積を乗じて、人口を算出した。このようにして、表2・7に示す東大阪地域の地区別人口の推移を得た。

表中の欄で、薄黒色斑点地中の数値は、上記のようにして得た推定値で、白地の中の数値は実数である。

#### 2・4・2 東大阪地域の人口密度と市街化率

前述の計算過程での各地区別（旧村名別）の人口密度は表2・8の通りであり、大阪市内に属する地域は古宮地区を除いて、各地区共人口は高密度で、小路・中本・榎並地区は特に高く、昭和51～55年には200～400人/haを超える値を示し、超過密都市の様相をなしている。また大阪市に接する布施地区においても同様の

表2・7 東大阪地域人口動態表

□ は推定値

年度 市・町・村名	大正 3年	大正 9年	大正 12年	大正 14年	昭和 2年	昭和 5年	昭和 7年	昭和 10年	昭和 23年	昭和 30年	昭和 41年	昭和 51年	昭和 55年	昭和 60年
榎並村	5,508	5,980	7,455	8,932	11,849	16,835	15,048	17,067	25,299	28,622	31,965	33,534	35,522	34,927
鯉江村	9,749	15,999	15,779	21,648	18,896	21,277	22,857	25,168	33,346	36,175	38,795	39,954	40,961	40,733
諸堤村	1,681	2,174	2,259	2,343	2,490	2,637	3,006	3,374	16,514	19,723	23,331	25,177	26,788	26,202
古宮村	1,614	2,008	2,045	2,082	2,144	2,206	2,790	2,453	12,834	15,331	18,142	19,579	20,967	19,618
榎本村	5,678	6,542	7,513	8,484	12,705	15,991	16,470	25,077	29,662	34,351	39,296	41,701	36,728	43,518
北新開村	8,911	12,955	14,619	19,385	17,596	19,911	21,459	23,744	32,004	34,929	37,669	38,892	36,659	39,193
中本村	19,850	31,551	31,567	44,824	37,397	41,805	44,694	48,872	63,198	67,996	72,370	74,284	75,699	68,511
南新開村	3,701	5,146	6,064	8,205	7,295	8,250	8,888	9,830	13,225	14,424	15,547	16,047	16,405	14,726
小路村	1,589	4,652	14,637	11,346	18,540	21,387	24,287	33,539	45,328	53,179	61,686	65,909	69,278	58,818
巽村	1,676	2,324	2,505	2,685	2,868	3,051	3,226	4,801	22,639	27,034	31,977	34,504	36,324	33,578
小計	59,957	89,331	109,633	129,934	96,021	62,107	65,676	69,244	294,049	331,764	370,778	389,581	385,331	379,824
南郷村	2,768	3,178	3,242	3,306	3,403	3,500	3,662	3,824	16,941	20,300	24,104	26,600	26,461	27,735
住道村	3,175	3,945	4,015	4,085	4,283	4,481	5,413	6,344	25,423	30,481	36,217	39,170	37,063	42,016
四条村	4,138	5,138	5,228	5,317	5,444	5,571	5,896	6,220	30,119	36,707	44,448	48,549	47,305	52,669
小計	10,081	12,261	4,484	12,708	13,130	13,552	14,970	16,388	72,483	87,488	104,769	113,779	110,829	122,420
二島村	727	1,331	1,366	1,384	1,454	1,524	1,626	1,728	5,352	6,735	8,480	9,462	9,205	10,457
四宮村	1,171	2,210	2,212	2,335	2,448	2,561	2,676	2,791	8,981	11,449	14,654	16,505	13,008	18,482
小計	1,898	3,541	3,630	3,719	3,902	4,085	4,302	4,519	14,333	18,184	23,134	25,967	22,213	28,939
甲可村	3,554	4,409	4,484	4,558	4,735	4,911	5,253	5,594	31,164	37,230	44,056	47,549	51,007	48,877
田原村	651	791	796	801	811	821	806	790	956	1,045	1,185	1,313	1,364	1,477
小計	4,205	5,200	5,280	5,359	5,546	5,732	6,059	6,384	32,120	38,275	45,241	48,862	52,371	50,354
寝屋川村	960	2,360	1,733	2,468	2,202	2,568	2,680	2,792	5,477	6,460	7,536	8,075	8,609	6,917
高井田村	1,654	3,164	4,105	5,045	7,216	9,509	9,204	10,467	15,691	17,833	20,008	21,036	14,481	21,621
布施村	1,601	4,686	8,058	11,429	19,343	21,543	25,371	33,784	47,670	56,067	65,202	69,772	74,163	67,335
楠根村	2,236	4,794	4,115	5,182	5,288	5,875	7,070	7,569	14,303	17,323	20,824	22,658	20,007	24,341
小阪村	1,573	3,556	5,127	6,698	8,251	9,803	13,139	13,518	25,138	29,772	34,892	37,474	39,455	34,135
意岐部村	2,516	3,447	3,711	3,975	4,344	4,713	5,343	5,973	14,894	17,709	20,844	22,436	24,097	22,327
長瀬村	3,723	4,935	5,193	5,451	6,923	8,394	11,312	14,230	37,874	45,069	53,101	57,184	61,116	54,027
弥刃村	1,407	1,838	1,920	2,001	2,587	3,172	4,553	5,933	16,803	20,006	23,586	25,407	27,158	23,494
小計	15,670	28,780	35,515	42,249	53,913	65,577	74,688	83,799	177,850	210,239	245,993	264,042	269,088	254,197
北江村	1,654	2,070	2,115	2,159	2,217	2,274	2,368	2,462	17,763	21,315	25,352	27,432	26,014	29,340
西六郷村	751	1,739	1,365	1,783	1,742	1,878	1,956	2,034	4,458	5,304	6,248	6,728	6,173	7,156
東六郷村	1,217	3,174	2,207	3,367	2,812	3,547	3,710	3,841	7,128	8,455	9,927	10,671	10,335	11,381
玉川村	2,090	2,796	2,957	3,117	3,429	3,741	4,099	4,456	41,368	49,487	58,650	63,349	67,658	46,513
英田村	2,342	2,792	3,045	3,298	3,536	3,774	4,097	4,420	13,991	16,670	19,668	21,196	22,639	22,327
若江村	1,406	1,775	1,821	1,867	2,050	2,232	2,455	2,678	15,816	18,965	22,536	24,375	22,922	26,160
小計	9,460	14,346	14,969	15,591	16,519	17,446	18,669	19,891	100,524	120,196	142,381	153,751	155,741	142,877
日根市村	1,745	2,431	2,525	2,619	2,650	2,681	2,800	2,919	10,961	13,217	15,808	17,155	12,805	18,466
大戸村	1,945	2,292	2,558	2,823	3,109	3,394	3,691	3,988	11,671	13,920	16,443	17,730	17,268	18,828
枚岡村	2,500	4,336	4,527	4,942	5,760	5,962	7,589	8,500	14,490	17,148	20,080	21,556	21,407	22,554
枚岡南村	2,866	3,990	4,310	4,629	16,153	18,456	20,021	22,369	31,255	34,560	37,736	39,179	38,727	40,344
池島村	863	1,107	1,145	1,183	1,312	1,440	1,575	1,709	13,384	16,010	18,975	20,495	21,705	21,895
三野郷村	2,429	2,745	2,870	2,995	3,160	3,324	3,526	3,727	14,671	17,525	20,735	22,377	22,584	23,652
西郡村	988	1,919	1,986	2,052	2,043	2,034	2,193	2,352	5,874	6,992	8,240	8,875	10,345	9,496
小計	13,336	18,820	19,762	21,243	10,489	18,835	41,395	23,195	102,306	119,372	138,017	147,367	144,841	155,235
総計	114,607	172,279	189,643	230,803	195,618	187,334	225,758	223,420	793,665	907,334	1,047,179	1,143,349	1,140,414	1,133,846

表 2・8 東大阪地域の地区別人口密度

単位：人 / ha

	大正 3 年	9 年	12年	14年	昭和 2 年	5 年	7 年	10年	23年	30年	41年	51 年	55年	60年
榎 並 村	38.8	42.1	52.5	62.9	83.4	118.6	106.0	120.2	178.2	201.6	225.1	236.2	250.2	240.6
鯉 江 村	38.7	63.5	62.6	85.9	75.0	84.4	90.7	99.9	132.3	143.6	153.9	158.5	162.5	161.6
諸 堤 村	8.0	10.4	10.8	11.2	11.9	12.6	14.3	16.1	78.6	93.9	111.1	120.0	127.6	124.8
古 宮 村	6.0	7.4	7.5	7.7	7.9	8.1	10.3	9.1	47.4	56.6	66.9	72.2	77.4	72.4
榎 本 村	25.2	29.1	33.4	37.7	56.5	71.1	73.2	111.5	131.8	152.7	174.6	185.3	163.2	193.4
北新開荘村	45.0	65.4	73.8	97.9	88.9	100.6	108.4	120.0	161.6	176.4	190.7	196.4	185.1	198.0
中 本 村	82.0	130.4	130.4	185.2	154.5	172.7	184.6	202.0	261.1	281.0	299.0	306.9	312.8	283.1
南新開荘村	39.8	55.3	65.2	88.2	78.4	88.7	95.6	105.7	142.2	155.1	167.2	172.5	176.4	158.3
小 路 村	10.7	31.2	98.2	76.1	124.5	143.5	163.0	225.1	304.2	356.9	414.0	442.3	465.0	394.8
巽 村	6.1	8.5	9.1	9.8	10.4	11.1	14.3	17.5	82.3	98.3	116.3	125.5	132.1	122.1
南 郷 村	8.3	9.5	9.7	9.9	10.2	10.5	11.0	11.4	50.7	60.8	72.2	78.0	79.2	83.0
住 道 村	12.3	15.2	15.5	15.8	16.5	17.3	20.9	24.5	98.2	117.7	139.8	151.2	143.1	162.2
四 条 村	3.5	4.3	4.4	4.4	4.5	4.7	4.9	5.2	25.2	30.7	37.1	40.6	39.5	44.0
二 島 村	4.0	7.4	7.5	7.6	8.0	8.4	9.0	9.5	29.6	37.2	46.9	52.3	50.9	57.8
四 宮 村	3.2	6.0	6.0	6.4	6.7	7.0	7.3	7.6	24.5	31.2	39.9	45.0	35.4	50.4
甲 可 村	3.6	4.5	4.6	4.7	4.9	5.0	5.4	5.7	32.0	38.2	45.2	48.8	52.4	50.2
田 原 村	1.9	2.3	2.4	2.4	2.4	2.4	2.4	2.3	2.8	3.1	3.5	3.8	4.0	4.4
寝屋川村(一部)	19.6	48.2	35.4	50.4	44.9	52.4	54.7	57.0	111.8	131.8	153.8	164.8	175.7	141.2
高 井 田 村	6.1	11.6	15.0	18.5	26.4	34.8	33.7	38.3	57.5	65.3	73.3	77.1	53.0	79.2
布 施 村	9.4	27.6	47.4	67.2	113.8	126.7	149.2	198.7	280.4	329.8	383.5	410.4	436.3	396.1
楠 根 村	6.1	13.0	11.2	14.0	14.4	16.0	19.2	20.6	38.9	47.1	56.6	61.6	54.4	66.1
小 阪 村	5.4	12.2	17.6	23.0	28.4	33.7	45.2	46.5	86.4	102.3	119.9	128.8	135.6	117.3
意 岐 部 村	9.5	13.1	14.1	15.1	16.5	17.9	20.2	22.6	56.4	67.1	79.0	85.0	91.3	84.6
長 瀬 村	11.8	15.8	16.6	17.4	22.1	26.8	36.1	45.5	121.0	144.0	169.7	182.7	195.3	172.6
弥 刃 村	9.6	12.5	13.1	13.6	17.6	21.6	31.0	40.4	114.3	136.1	160.4	172.8	184.7	159.8
北 江 村	10.0	12.5	12.7	13.0	13.4	13.7	14.3	14.8	107.0	128.4	152.7	165.3	156.7	176.7
西 六 郷 村	2.0	4.7	3.7	4.8	4.7	5.1	5.3	5.5	12.1	14.4	15.0	18.3	16.8	19.4
東 六 郷 村	4.7	12.2	8.5	13.0	10.8	13.6	14.3	14.8	27.4	32.5	38.2	41.0	39.8	43.8
玉 川 村	6.9	9.3	9.8	10.3	11.4	12.4	13.6	14.8	137.0	163.9	194.2	209.8	224.0	154.0
英 田 村	7.4	8.8	9.6	10.4	11.2	11.9	12.9	13.9	44.1	52.6	62.0	66.9	71.4	70.4
若 江 村	7.1	8.9	9.2	9.4	10.3	11.2	12.3	13.5	79.5	95.3	113.2	122.5	115.2	131.5
日 根 市 村	4.7	6.5	6.8	7.0	7.1	7.2	7.5	7.8	29.3	35.3	42.3	45.9	34.2	49.4
大 戸 村	5.2	6.1	6.8	7.5	8.2	9.0	9.8	10.6	31.0	36.9	43.6	47.0	45.8	49.9
枚 岡 村	4.2	7.3	7.6	8.3	9.6	10.0	12.7	14.2	24.3	28.7	33.6	36.1	35.8	37.8
枚岡南村	4.0	5.6	6.0	6.5	22.5	25.7	27.9	31.2	43.6	48.2	52.6	54.6	54.0	56.3
池 島 村	4.2	5.4	5.6	5.8	6.4	7.1	7.7	8.4	65.6	78.5	93.0	100.5	106.4	107.3
三 野 郷 村	7.7	8.7	9.1	9.4	10.0	10.5	11.1	11.8	46.3	55.3	65.4	70.6	71.2	74.6
西 郡 村	6.4	12.4	12.8	13.2	13.2	13.1	14.1	15.2	37.9	45.1	53.2	57.3	66.7	61.3
合 計	9.7	14.5	16.0	19.5	16.5	15.8	19.0	18.8	66.9	76.5	88.3	96.4	96.2	95.6

表 2・9 東大阪地域の地区別人口密度の増加量（年平均）

旧村名 経年数	複並村	鯉江村	諸堤村	古宮村	複本村	北新開莊村	中本村	南新開莊村	小路村	巽村	南郷村	住道村	四条村	二島村	四宮村	甲可村	田原村	寝屋川(一部)村	高井田村	
大正3		%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
大正12	9	1.52	2.66	0.31	0.17	0.91	3.20	5.38	2.82	9.72	0.33	0.16	0.36	0.10	0.39	0.31	0.11	0.06	1.76	0.99
昭和2	4	7.73	3.10	0.28	0.10	5.78	3.78	6.03	3.30	6.58	0.33	0.13	0.25	0.03	0.13	0.18	0.08	0	2.38	2.85
昭和7	5	4.52	3.14	0.48	0.48	3.34	3.90	6.02	3.44	7.70	0.78	0.16	0.88	0.08	0.20	0.12	0.10	0	1.96	1.46
昭和23	16	4.51	2.60	4.02	2.32	3.66	3.33	4.78	2.91	8.83	4.25	2.48	4.83	1.27	1.29	1.08	1.66	0.03	3.57	1.49
昭和30	7	3.34	1.61	2.19	1.31	2.99	2.11	2.84	1.84	7.53	2.29	1.44	2.79	0.79	1.09	0.96	0.89	0.04	2.86	1.11
昭和41	11	2.14	0.94	1.56	0.94	1.99	1.30	1.64	1.10	5.19	1.64	1.04	2.01	0.58	0.88	0.80	0.64	0.04	2.00	0.73
昭和51	10	1.11	0.46	0.89	0.53	1.07	0.57	0.79	0.53	2.83	0.92	0.58	1.14	0.35	0.54	0.51	0.36	0.03	1.10	0.38
昭和55	4	3.50	1.00	1.90	1.30	-5.53	-2.83	1.48	0.98	5.68	1.65	0.30	-2.03	-0.28	0.35	-2.40	0.90	0.05	2.73	-6.03

年経年数	旧村名	布施村	楠根村	小阪村	意岐部村	長瀬村	弥刃村	北江村	西六郷村	東六郷村	玉川村	英田村	若江村	日根市村	大戸村	枚岡村	枚岡南村	池島村	三野郷村	西郡村
大正3		%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
	9	4.22	0.57	1.36	0.51	0.53	0.39	0.30	0.19	0.42	0.32	0.24	0.23	0.23	0.18	0.38	0.22	0.16	0.16	0.71
大正12	4	16.60	0.80	2.70	0.60	1.38	1.13	0.18	0.25	0.58	0.40	0.40	0.28	0.08	0.35	0.50	4.13	0.20	0.23	0.10
昭和2	5	7.08	0.96	3.36	0.74	2.80	2.68	0.18	0.12	0.70	0.44	0.34	0.40	0.08	0.32	0.62	1.08	0.26	0.22	0.18
昭和7	16	8.20	1.23	2.58	2.26	5.30	5.21	5.79	0.43	0.82	7.71	1.95	4.20	1.36	1.33	0.73	0.98	3.62	0.45	1.49
昭和23	7	7.06	1.17	0.99	1.53	3.29	3.11	3.06	0.33	0.73	3.84	1.21	2.26	0.86	0.84	0.63	0.66	1.84	1.29	1.03
昭和30	11	4.88	0.86	1.60	1.08	2.34	2.21	2.21	0.05	0.52	2.75	0.85	1.63	0.64	0.61	0.45	0.40	1.32	0.92	0.74
昭和41	10	2.69	0.50	0.89	0.60	1.30	1.24	1.26	0.33	0.28	1.56	0.49	0.93	0.36	0.34	0.25	0.20	0.75	0.52	0.41
昭和51	4	6.48	-1.80	1.70	1.58	3.15	2.98	-2.15	-0.50	-0.30	3.55	1.13	-1.83	-2.93	-0.30	-0.08	-0.15	1.48	0.15	2.35
昭和55																				

様相が顕著である。

今、これら人口密度の年平均増加量を年次毎に見ると、表2・9のようになる。  
この表は、市街化率の伸びと比較するために、表2・5と同じ様式を採った。

表2・9より次のようなことが云える。

- 1) 人口の伸びは、戦時中を含む、昭和7～23年の間に比較的大きく伸びている地区が多い。
- 2) 大阪市域の地区、およびこれに接する布施地区等は、大正末期から昭和初期にかけて人口増加が大きく見られる。
- 3) 周辺部の地区は、戦後の昭和30年前後から人口の伸び（人口密度の増加）が急激に増大していることがうかがえる。
- 4) 表2・5と比較すると、市街化率の伸びの大きい年次と人口密度の急増年次とは必ずしも一致していないが、全体としては同様の傾向である。
- 5) 昭和7～23年の間は人口は急増していたが市街地は発展していないためおそらく、この地区は、都市としては最悪の状態の密集地となっていたものと推測される。

## 2・5 結 語

本章では、第3章以下で論述する交通網の対象区域として、その範囲を決定し、その地域の古代から現代に至る自然的な形成状況と、人が住み付いて、今日に至る歴史的背景を調べ、この地域の占める特性を見出すと共に、地域内の地区別市街化状況、地区別人口の動勢を推定することが出来た。

本章における調査結果は次の通りである。

- 1) 東大阪地域は河内平野の中核部にあって、古代から瀬戸内海に接した土地として、難波津の後背地として、人が定住した処であり、我が国が統一国家の態形をなすに至って、さらに重要な位置を占める地域となった。

即ち、難波王朝は勿論、大和の諸朝廷、平安朝等と瀬戸内との接点大阪・堺を結ぶ、通過地点であると共に、その肥沃な土壌は、大坂、堺に農産物、およびその二次製品を供給する産地として大きな役割を演じて来たことが明

らかになった。

- 2) 東大阪地域の市街化は、地形的に有利な災害の少ない高い地点から発展して来たのではなく、大阪と云う商業都市に隣接しているため、むしろ、低地の水運等に便利な地点より発展して来ており、特に大阪市の膨張とも競合して発展して来たことが明らかになった。

その発展の様子は、図2・23にも見られる如く、昭和初期は急速に発展し出したが、昭和7年～昭和23年の16年間は戦争の影響で伸びは鈍化し、戦後再び急激に市街化が進んだことが見出され、この傾向は、地域内各地区別の市街化率の伸びにも見られる。しかし、昭和51年以降再び伸びが鈍化し始めているが、これは、市街化面積が既に潜在市街化面積に近づきつつあることを示すもので、昭和55年度で、当地域の市街化は潜在市街化面積の88.1(%)に達しており、図2・23の折線図は、ロジスティック曲線におきかえることが出来、現在の東大阪地域の市街化は、ほとんど終極に近いことが明らかになった。

また戦争時代がなければ、現在の状態が約十数年早い昭和40年頃に到来したかも知れないことが推測される。

このように、当地域の市街化は、ほぼ終焉に近づきつつあるので、今後の東大阪地域の発展とは、市街面積の拡大よりも、地域内での都市施設の充実性が要求される時代へと移行し、青年期から壮年期へと熟性度を高めることとなる地域であることが判明した。

- 3) 東大阪地域の人口は、地域全般からみれば、1ヘクタール当たり100人以下であって良好な環境のように見られるが、地区別の人口密度を見ると、過密、過疎の差が大きく、大阪市域ならびに布施地区では1ヘクタール当たり200人～400人を超えるような超過密地区となっており、都市防災上好ましくない処が多いことが明らかになった。これらの過密地区は大阪市域の周辺部で、中小企業の工場地帯の見られる地域に多い。地区別人口の推定には、東大阪市の人口動態の実績値を基本に、ロジスティック曲線式を適用して、各



地区毎の人口密度の動態を推測して、中間年次の人口を推測したが、一応の成果を得ることが出来た。

当地域の人口密度の伸びの大きいのは、大部分の地区では、戦後の日本経済の成長期でなく、戦前または戦時中であって、これは平野川、寝屋川筋の水を利用した、中小工業地の戦時増産に対する人口集中とも考えられる。

また一方、生駒山系を含む地区は1ヘクタール当たり、5人～50人程度の過疎地となっている。このように、超過密地区と過疎地区を地区別に判明させることが出来た。

- 4) 東大阪地域の市街地の発展状況と人口密度の増加量を組合せて考えると、戦前は大阪市の周辺部の中小工業地として、また、農村につながる住宅地として適度に発展して来たが、戦争中には工業生産者の集中が起こり、市街地の発展より、人口増が大きく上回って、住環境の著しく悪い地区を作り上げたことが明らかになった。戦後は一般的に市街地の発展と人口密度の増加とはほぼ一致して増化し、市街化傾向の鈍化と共に、人口の増加も少なくなり、所によっては減少している。しかし、地域の中央部である西六郷・東六郷・意岐部・玉川・英田地区は、昭和41年～51年にかけて、市街化は大きく進んでいるが、一方人口密度の増加量は、僅かで、良好な環境が保たれている。これは当地区が、大規模企業団地やトラックターミナル等の業務地区および、府営住宅地等が区画整理事業によって設置されたため、低密度の良い環境の市街地が開発されたことがこれらの数値の上からも明らかに出来た。

註1) : 文献1) P 308 図1-2-2 引用

註2) : 文献2) P 8 図8 引用

註3) : 文献2) P 10 図11 引用

註4) : 文献2) P 12 図14 引用

註5) : 文献2) P 14 図16 引用

註6) : 文献2) P 37 図2・3 引用

註7) : 文献2) の図2・2 より作成

註8) : 文献2) P 19 図2 より作成

\* : 文献2) P 16～29 「遺跡から見た大阪平野と人間の歴史」

\*\* : 文献3) P 16～20 第1章第1節「東大阪地域の特性」

## 第2章 参考文献

- 文献1) 大阪府環境総合計画 昭和57年12月 大阪府
- 文献2) No 16 URBAN KUBOTA Oct 1978 久保田鉄工
- 文献3) 東大阪地域における  
新都心・スポーツ文化ゾーン 昭和58年12月 全日本  
構想策定調査報告書 コンサルタント(株)
- 文献4) 角川日本地名大辞典  
27大阪府 和58年10月8日 角川書店
- 文献5) 大阪府統計年鑑 各年度 大阪府
- 文献6) 第4回日本土木史研究発表会論文集 1984年6月 天野光三  
「東大阪地域における鉄道網の発展過程について」 前田泰敬  
二十軒起夫

### 第3章 道路の発展の歴史

## 第3章 道路の発展の歴史

### 3・1 概 要

東大阪地域の特性である河内平野が、瀬戸内海に面した難波の都と、大和ならびに京に対する仲介地として、その地理的条件から交通路としていかなる歴史的発展過程を経て、現在に影響を与えて来たかを、古地図を始め、現在の国土地理院の5万分の1の地図を利用して図上の観察によって、道路の変革を調べ、特に明治、大正、昭和前期と戦後の成長期から現在に至る間の道路の発展と利用状況について考察を加える。

### 3・2 東大阪地域における道路網の歴史と整備プロセス

東大阪地域の道路の発祥から現代に至る歴史を考える時、大阪の難波津と大和國の飛鳥京、ならびに平城京とのかかわりにおいて、河内の古道を知ることが出来る。文献<sup>1)</sup>によると、これらの古道は、平城京時代までは、大津道（長尾街道）や、丹比道（竹ノ内街道）のような東西の道が重要視され、長岡京や平安京の時代は、東高野街道のような南北の道が重視された。それは、大津道や丹比道が上町台地やその西縁の難波御津、住吉津に達する道であり、また東高野街道は、長岡京、平安京時代には南海路として、都から河内国府や、紀伊国府を経て、紀ノ川河口に達する道であり、それぞれ物資や人々の交流、ならびに軍事的、宗教的要素を持った基幹路であったからである。

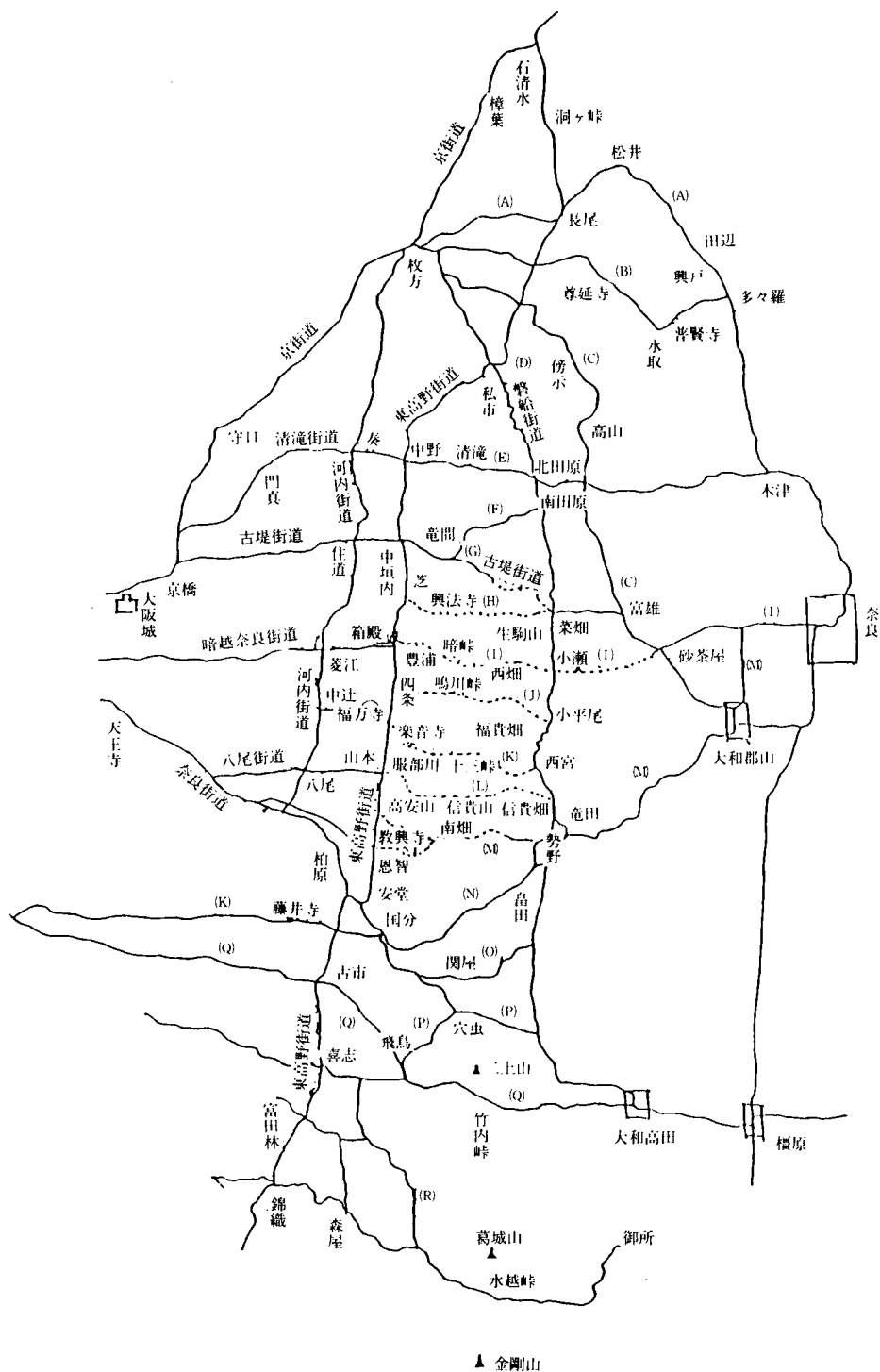
これらの古道と近世の大和と河内を結ぶ道の対比を試みる。

#### 3・2・1 明治以前の道路

大和と河内を結ぶ道を大正3年の陸地推量の5万分の1の地図より拾って見ると、図3・1に示すようなものが見当たるが、これらの中には、古代の道と思われるものもある。以下図3・1の中の各ルートについて文献<sup>1)</sup>をもとに述べる。

(1) ルート(A)(B)：何れも大和と河内を直接結ぶ道ではなく、奈良から木津を経

図3・1 地図上で見た河内・大和を結ぶ道  
 { 大正3年陸地測量部 1/50,000 より作成 }



て“古山陰道”として北上し、(A)は松井から長尾、枚方へ、(B)は多々羅から音賢寺、尊延寺、枚方へと通ずるもので、平城京時代より存在していたように、沿道には、多くの遺跡や廃寺跡があり、また多くの渡来技術者の集落とされるものが点在している。例えば、水取集落（井戸堀り）多々羅集落の韓人、奴理能美の伝承の養蚕く「日本最初外国蚕飼育旧跡」の碑あり、朱智神社、百済寺跡等外来人を祀る神社が多い。

(2) ルート(C)(D)：大和から生駒山系の北部の比較的山の低い部分を選んだルートで(C)は奈良の西部砂茶屋から三磯、二名、高山、傍示を経て村野・枚方に至るもので、古代からの連繋は少なく、中期または近世に出来たものと推察される。(C)については、所謂、岩船街道で生駒市南田原から天野川沿いに北進して、私市の磐船神社を経て枚方に出る。この道は、春日大社への供物運上に用いられた道（上津島見路<sup>註2)</sup>）とされている。

(3) ルート(E)(F)：何れも生駒山脈北部をほぼ直西に直進して峠を経て、東高野街道と交差して、河内北部を経て大阪城北部に至るものであり、ルート(E)は清滝街道と云われ、現在は国道 163 号として改修整備されている。生駒市高山の前田集落から西に進み下田原、滝寺、清滝峠を経て四条畷市中野にて東高野街道と交差し、門真を経て大阪に至る。

ルート(F)は現在阪奈道路がほぼこのルートに準じて建設されているものであり、生駒市南田原より西に進み、大東市竜間を経て中垣内にて、東高野街道と交差するものである。

(4) ルート(G)：(E)(F)と同様生駒越のルートで、古堤街道と云われるもので砂茶屋から藤ノ木、三磯、菜畑、山崎、俵口を経て生駒を越して竜間に出て、中垣内で東高野街道と交差し、更に西進し、住道から寝屋川の北岸沿いに、諸福、徳庵を経て大阪城北部の京橋に至るルートで現在でも阪奈道路の大阪側の連絡道路として重要な役割を果たしている。

(5) ルート(H)：辻子谷越とも云われるルートで、古代の“草香の直越道”と考えられるもので、砂茶屋、三磯、菜畑を経て真西に直進し、生駒山を真っすぐに登り、山頂のすぐ北を通して辻子谷をほぼ直に降り、興法寺を経て石切

神社の上ノ宮を経て、石切神社の北に出て、芝（中石切町1丁目）にて東高野街道と出会う。沿道には、古くから地藏が多く祭られており、生駒の宝山寺への最短コースでもあり信仰への道としても利用されていた。

今、国道308号線のバイパスとして、新しい道、第2阪奈道路が、ほぼこのルートに沿って、トンネルで生駒山を貫通しようと計画されている。

- (6) ルート(I): 暗峠越奈良街道として古くから存在していたもので、現在は築港・枚岡線（国道308号）として東大阪の重要幹線であるが、東高野街道より東部は未整備の細い道である。経路は南都から尼ヶ辻、宝来、砂茶屋、西畑を経て暗峠を越え、枚岡神社の北400～500mの豊浦を経て、箱殿で東高野街道と交差し、水越、松原、菱江、御厨、高井田、足代、今里を経て上本町に至る道で、近世でも盛んに利用され、枚岡迄の幹線道路として混雑を極めている。

- (7) ルート(J): 鳴川峠越えの道で、南生駒の小平尾より鳴川を経て、鳴川峠を越えて六万寺、縄手附近で東高野街道と交差する。

- (8) ルート(K)(L): 何れも平群方面から信貴山越えをして河内街道に至るルートである。ルート(K)は平群郡竜田より西宮、福貴畑を経て、十三峠を越えて、高安神立、大竹を経て楽音寺にて東高野街道と交わり、更に福万寺から中ノ辻で河内街道に至る。沿道の神立ちには玉祖神社があり、これの宮寺の一つである園光寺跡より白鳳時代の古瓦等が出土しており、また十三峠とは嶺の路傍に塚が13ある処から名付けられたようで、大阪より大和竜田、法隆寺、初瀬への最短コースとして古くから開けたようである。

ルート(L)は千塚越とも云われるルートで平群の西宮で(K)ルートから分岐して、石床神社から信貴畑を経て高安山山頂北部の立石峠を越えて服部川に出て、東高野街道と交差し、更に万願寺、久宝寺を経て住吉郡界の鞍作に至るものである。高安山の峠を西に降りた一帯に高安千塚がある。

- (9) ルート(M): 信貴越と云われ信貴山麓の三郷町勢野から信貴山朝護孫寺の南を通して、南畑から八尾市教興寺に至る道で、「春日供物運上路注進状」にも西路として信貴路とするされているルートと同一と考えられる。

- (10) ルート(N)：亀瀬越、または立野越とも言われるもので、近世の奈良街道として、大阪と奈良を結ぶ重要幹線道路である。現在はその一部は国道25号線として古代は長尾街道（大津道）として、今昔、共に大きな役割をして来た官道である。経路は、南部駅を起点として郡山，小泉，法隆寺，竜田，勢野を経て、亀瀬峠を越え、河内の青谷，国分，小山，一津屋，更池，清水を経て攝津住吉郡界の南花田に至る。この道に関連してルート(O)の関屋峠越がある。竜田から狐井，逢坂，畠田，関屋，関屋峠をへて、河内国分に至り、(N)ルートと合流するものである。
- (11) ルート(P)(Q)：何れも伊勢から初瀬，桜井，八木，高田を経て、河内飛鳥を通して古市に至り、更に西進して住吉郡界の黒土に至るもので、ルート(P)は穴虫峠越と云われるものであり、(Q)は竹内街道、または丹比道とも云われる古くからの官道であった。
- (12) ルート(R)：水越峠之道で大和の御所より鎌田，森脇，豊田を経て、水越峠を越え、下河内，弘川，寺田を経て富田林に至る道である。

以上のような河内と大和を結ぶルートは大正初期の地図から見ると、(A)～(R)までの18ルートが可成り顕著に認められるが、これらのうち奈良朝時代までの古代の道はおそらく(C)ルートを除く(A)～(R)までの17ルートが考えられるとされている。(A). (B). (D)は北河内の楠葉（枚方市）に至る道で、(E)～(M). (N)～(Q). (R)は最終的には上町台地、難波津や、住吉津に至る道と見ることが出来る、特に(E)～(M)は生駒山，信貴山の山並みを越えて東高野街道と交差し更にその一部は西に進んで大阪上町台地に到達している。

次に南北方向の道として、生駒山麓の西縁の平野部との境にある東高野街道と、枚方丘陵の西縁を南下している河内街道の2つが見られる。

- (13) 東高野街道<sup>註3)</sup>・この街道は「河内誌」の記述に従って、その経路を述べると、山城と河内の国境の洞ヶ峠から田口，野崎，中垣内，恩智等生駒山地の西麓を南下し、大和川を渡って、石川の川谷に沿って富田林を経て河内長野



に至り、三日市町で西高野街道と合流し、南下して紀見峠、橋本を経て高野山に至る道である。この道は高野山に参詣するために古くから開かれた街道であるが、その前身は長岡京、平安京時代の南海道であった。

高野山開山後は“聖”と言われる人々が多く利用した街道である。大阪と京都を結ぶルートとしては淀川による舟運と、河内と山城を結ぶこの街道が主要ルートであったが慶長6年（1601年）に東海道の延長として京都と大阪を結ぶ京街道が設置されたため、東高野街道は今迄の主流から脇役的存在となっている。

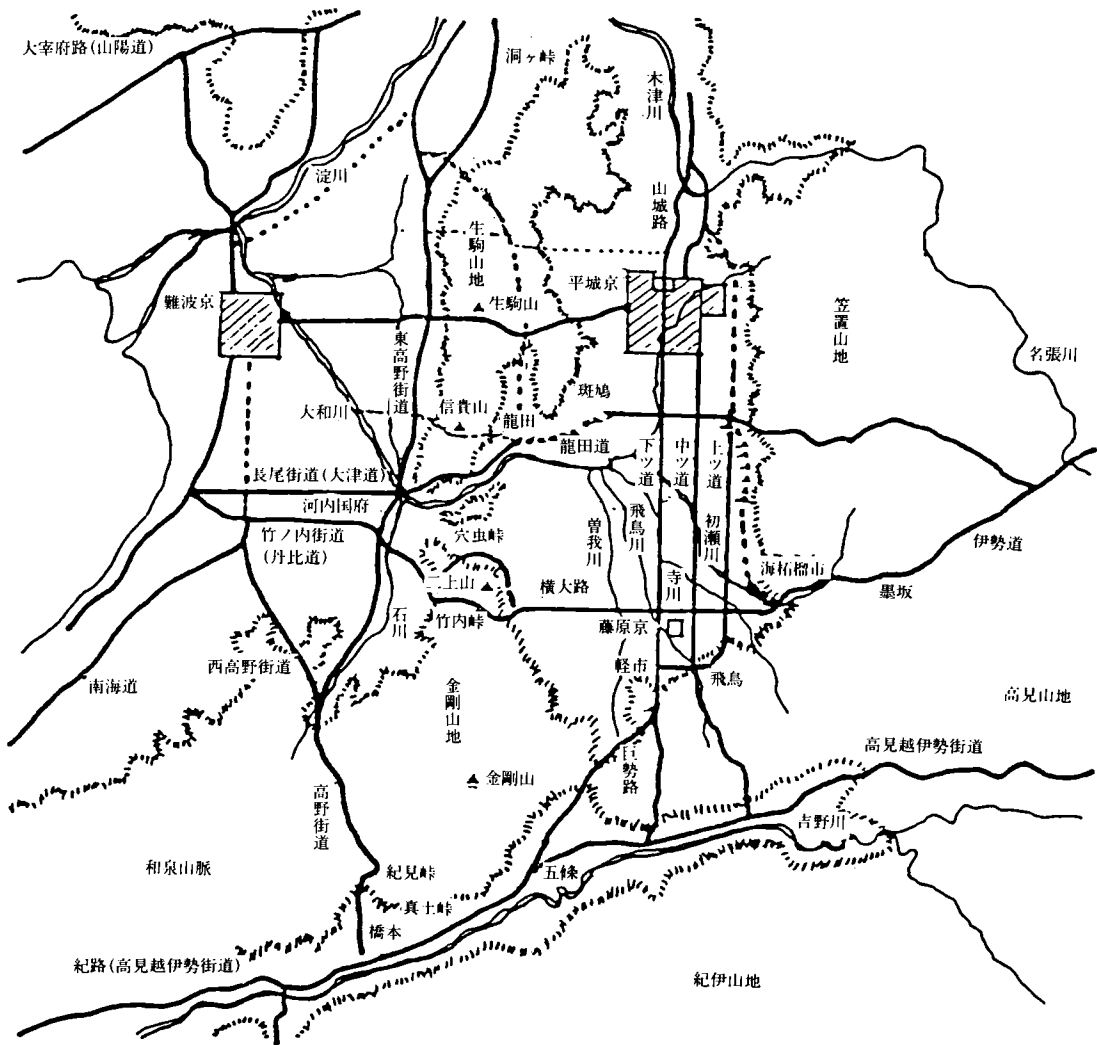
- (14) 河内街道：<sup>114)</sup>枚方市伊加賀で京街道から分岐し、枚方丘陵西縁を南下して中振、郡、高宮を経て雁屋（四条畷市）で南西に転じて寝屋川沿いに住道に至って古堤街道と交差し、さらに南下して菱江の西方で暗越奈良街道を横断し、萱振を経て八尾に至る街道である。

図3・2は安永5年（1776年）、図3・3は天保5年（1884年）の河内国の古地図であるが、これらの地図によると東高野街道、河内街道は勿論、さらに西側の仁和寺で京街道と分岐して南下し、黒原、藤田、三島、稲田、御厨、小坂、友井を経て久宝寺に至る道がある。このように東西、南北方向何れの道路も生駒山麓寄りか、南部寄りに多く見られるが、これは前にも述べたように古代は河内湖が存在しておったので、中央附近は低湿地が多く、また旧大和川の氾濫等、住居地に不適當であるため集落も少なく、主要な道路である街道が出来なかったようである。しかし、住民の生活道路としては、後に述べる旧大和川の諸河川の自然堤や、治水事業による堤体が、河川の舟運の荷揚げ場と同時に生活道路ともなっていた模様である。その例は淀川河畔の仁和寺から三島、御厨、若江、友井、久宝寺に至る道は、古川、楠根川に沿った道であり、この道には点々と小集落がはり付いているが街道筋にみられる宿場町の風情は見受けられない。図3・4には<sup>115)</sup>大和、河内の古道を示したものであるが、これらから、東高野街道、暗越奈良街道が古くから重要ルートであったことが推察される。





図3・4 大和・河内の古道 { 文献2) より }



### 3・2・2 明治、大正の道路

明治期、大正期の道路は、道路を利用する交通機関は江戸末期の延長線上にあり、人ならびに人車、牛馬車が主なもので現在のような自動車交通はなく、また車両幅員も狭く1メートル余りのものであった。従って大きな幅員をもった道路の必要性も少なかった。また当時の国の公共設備事業も主として河川改修事業に多額の費用を投入し、道路設備に余り重要性を置いていなかった。大正初期までは、大きな道路の新設、改良も少なく。地図の上での変化は、明治以前と余り変化は見られないようである。今幅員3メートル以上の道を実線で、2メートル以上3メートル未満の道を点線で示した図面を図3・5に挙げる。図は明治19年、大正3年、大正13年の陸地測量図5万分の1より作成したもので、それぞれ図a)・b)・c)とした。

- (1) 明治19年(図3・5 a))では、京街道、清滝街道、古堤街道、暗越奈良街道、奈良街道の東西幹線と、南北幹線として、東高野街道、河内街道(枚方、八尾線)、仁和寺八尾線のルートがあり、これらの道路網は先に挙げた江戸時代の古地図のそれと大差なく、特に幹線道路網の拡大といったものはなく、暗越奈良街道を中心として旧大和川河川の集中する地域に幅員2～3m程度の生活道路が多く発達し、集落間の交通が河川より陸地へと変化しつつあることを示している。
- (2) 大正3年(図3・5 b))では京阪電鉄や国鉄片町線(関西鉄道)の敷設された北部の方に生活道路の発達が見られると共に、南北を結ぶ主要道路即ち河内街道等が改修され、東大阪中央部から鉄道駅への道が目立ち始めている。
- (3) 大正12年(図3・5 c))では大阪電気軌道(現近鉄・奈良線)の敷設影響よりも、京阪線、片町線への道路集中傾向が見られ、これらの駅へのみ拡幅、整備の跡が見られる。例えば、京阪寝屋川駅に対して、黒原、高柳、秦を経て東方への東西線、または萱島駅に対して、太間、高柳、巣本へと南北のルートが改修ならびに新設されている。また片町線徳庵駅に対しては、二嶋、古宮、諸口、徳庵さらに稲田、御厨へと結ばれていっている。この時代より自動車交通が少しながら出始めているが、バス事業においても交通形態に影

響を与えるまでに至っていない。

### 3・2・3 昭和の道路

昭和時代の道路は大きく分けて、戦前、戦中、戦後の成長期前と我が国の経済が高度成長を始めた、昭和30年代後半以降の2つに分けられ、前半と後半では大きく変貌している。即ち前半では自動車交通が比較的緩慢な状態で発達して来ており、一般市民活動では、バス、トラック、タクシー以外は特別な場合の交通手段であって、個人の乗物としては極く特定の人のものであった。

しかし、戦後は戦時中の軍用自動車の生産力を民需へ振替えられて、自動車産業が日本の基幹産業となり、また、アメリカのモータリゼーションの影響と戦後の米軍占領政策とによって、自動車交通が交通手段の主流をなすようになり、自動車の大型化と乗用車の量産化によって、道路整備を重点事業とされる経済拡大策が軌道に乗りだした。昭和30年代後半以降、特に40年代には、大阪を中心として近畿では、大阪万国博覧会（昭和45年）を目指して、飛躍的に道路の整備改修が行われ、道路網の充実と道路構造の改善がなされた。

その後、人口の都市周辺部への増大に伴い、周辺地の都市化がさらに進むにつれて、旧村町時代の道の改修または新道への振替えや新開発地域での道路整備義務事業によって相当数の広幅員の道路が整備されることとなった。

図3・6 a), b), c), d)はそれぞれ昭和2年、7年、23年、30年の道路状況を表したものであり、また図3・7 a), b), c)は昭和41年、51年、55年の道路状況を表したものである。

- (1) 図3・6では何れも在来道路を基盤とした道路網の拡張整備である。
- (2) 図3・7では従来道路は生活道路として整備し、これとは別に都市間、地域間に新たな広幅員の道路を建設して道路交通の便利性を計った幹線道路が多くなった。（国道1号線バイパス、中央環状、外環状線等）また、山麓部や丘陵部に多くの道路が縦横に設けられているのは新しく開発された住宅団地や工業団地の造成に伴って整備された域内道路である。

図3・5 a) 明治19年の道路

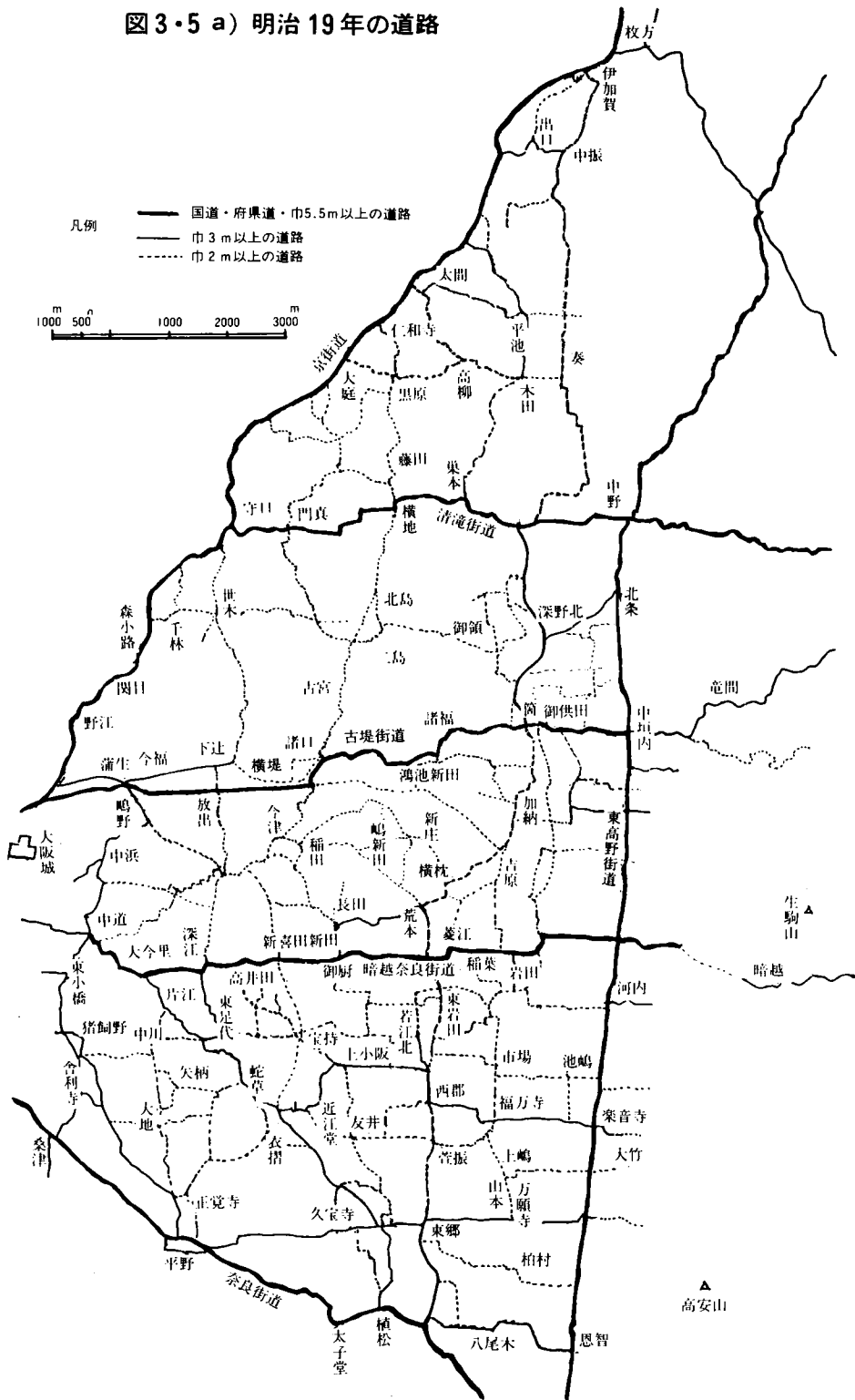


図 3・5 b) 大正 3 年の道路

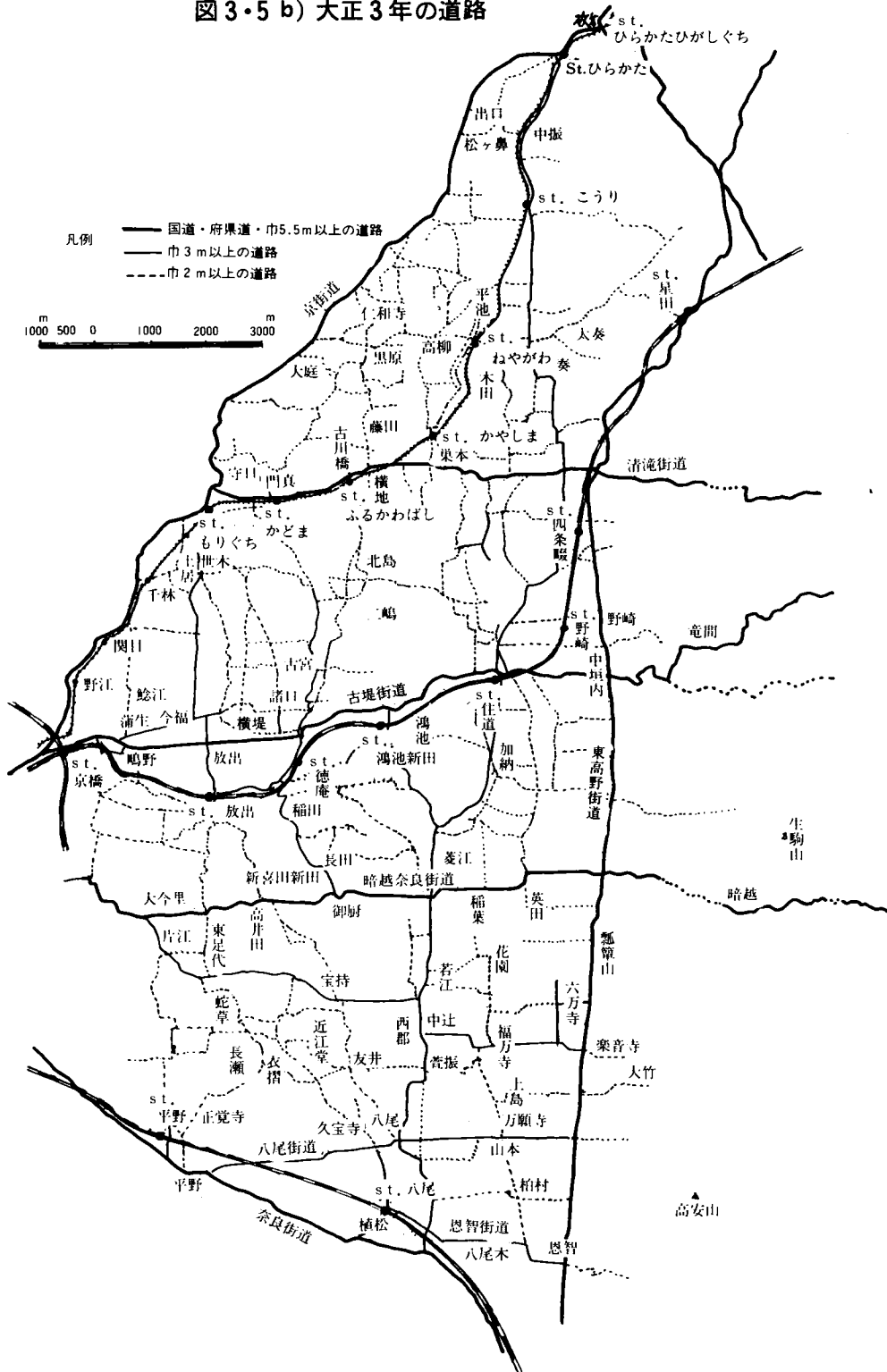
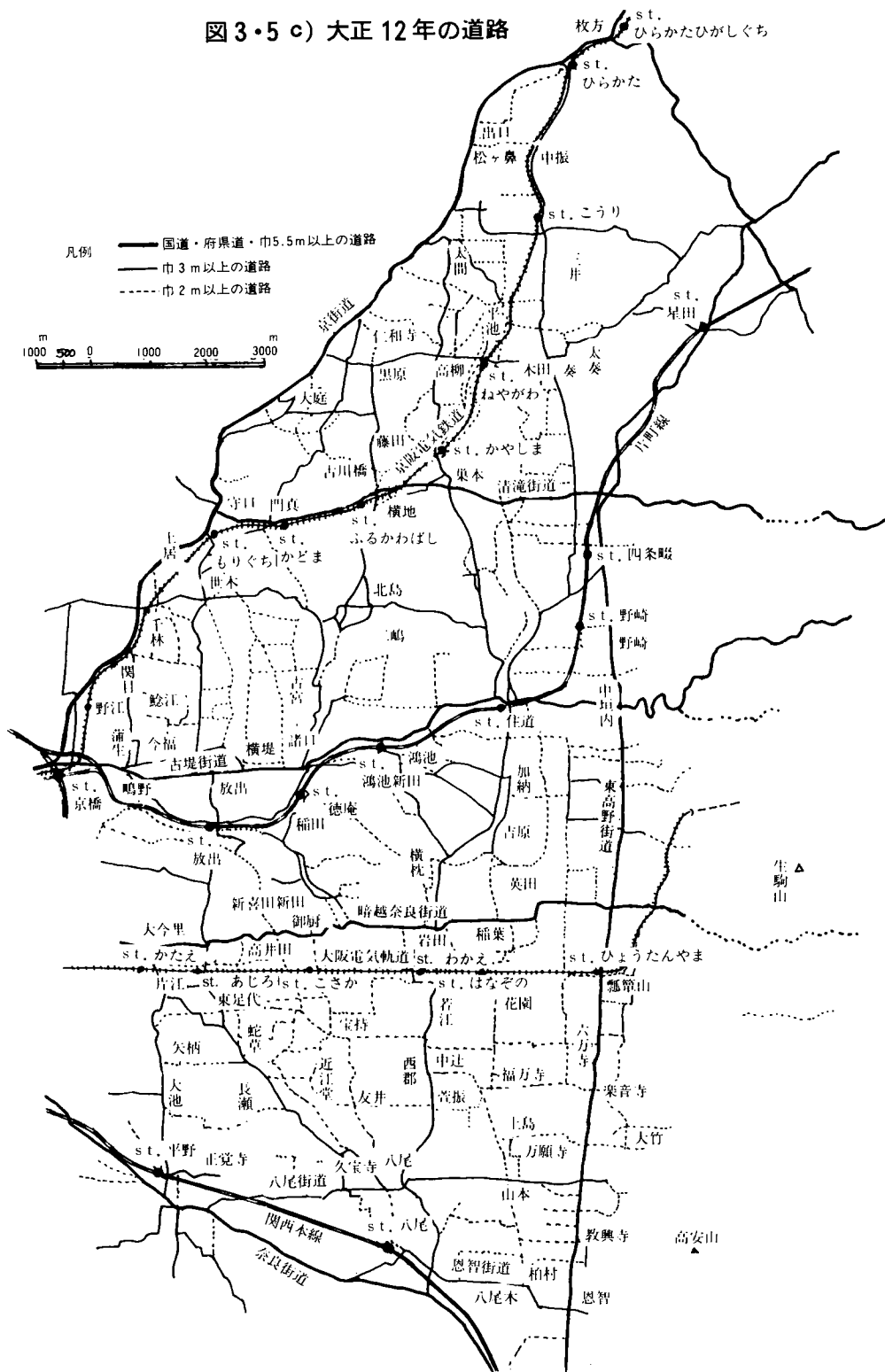




図 3・5 c) 大正 12 年の道路



### 3・2・4 東大阪地域の道路網の設備プロセス

大阪市を中心に、京、奈良を対象とした大阪東部の道路網の状況を述べて来たが、これらの状況下における東大阪地域の道路整備状況を観察することとする。

鉄道の敷設のなかった明治19年の地図を基本に、第2章で設定した範囲内の道路の改修整備、新設を経年的に地図上で追跡して見ると、図3・8－a)～j)に示すようになり、その道路の改修、新設の度合は表3・1に示すようになる。これらから次のようなことが考察される。

#### 1) 明治時代の道路設備

明治時代の道路は江戸時代の延長として、1間～2間の道路が主体であって人ならびに荷車（大八車、牛車等）が主体の道であった。

従って、道路の整備の進展は明治19年と大正三年の道路延長を対比するとこの間、28年間に2 m～3 m未満の道は、11.8%増、3 m～5.5 m未満の道では、67.3%増、5.5 m以上の道では、9.9 %増となっており、3 m～5.5 m未満の道路の伸びが著しく、牛車、馬車、荷車等の道としての整備が行われていたことが伺える。

#### 2) 大正時代の道路整備

大正時代の道路整備の力点も明治時代と余り変化はなく、大正3年から、大正12年の約10年間で、2 m～3 m未満の道は3.5 %増、3 m～5.5 m未満の道で21.4%増、5.5 m以上の道では2.8 %増となっており、明治時代と整備の方法に変化はなく、年間の進捗率は多少上昇気味となっている。即ち、明治19年から大正3年までの28年間と大正3年から大正12年の10年の年平均伸率を比較すると、表3・2のようになり大正年間の年平均伸率は、総延長で明治時代の約2倍となっているが、その主たるものは幅員3 m～5.5 mの道であって、これは明治時代の伸率の約3倍強となっている。

#### 3) 昭和前期の道路整備

昭和に入ってからのは、自動車交通の要請により、道路の整備方法も若干変化を示して来ている。即ち、2 m～3 m未満と云った小路の新設はなく、これを拡幅して、3 m以上の道路に改修するものが増え、全延長は減

図 3・6 a) 昭和 2 年の道路

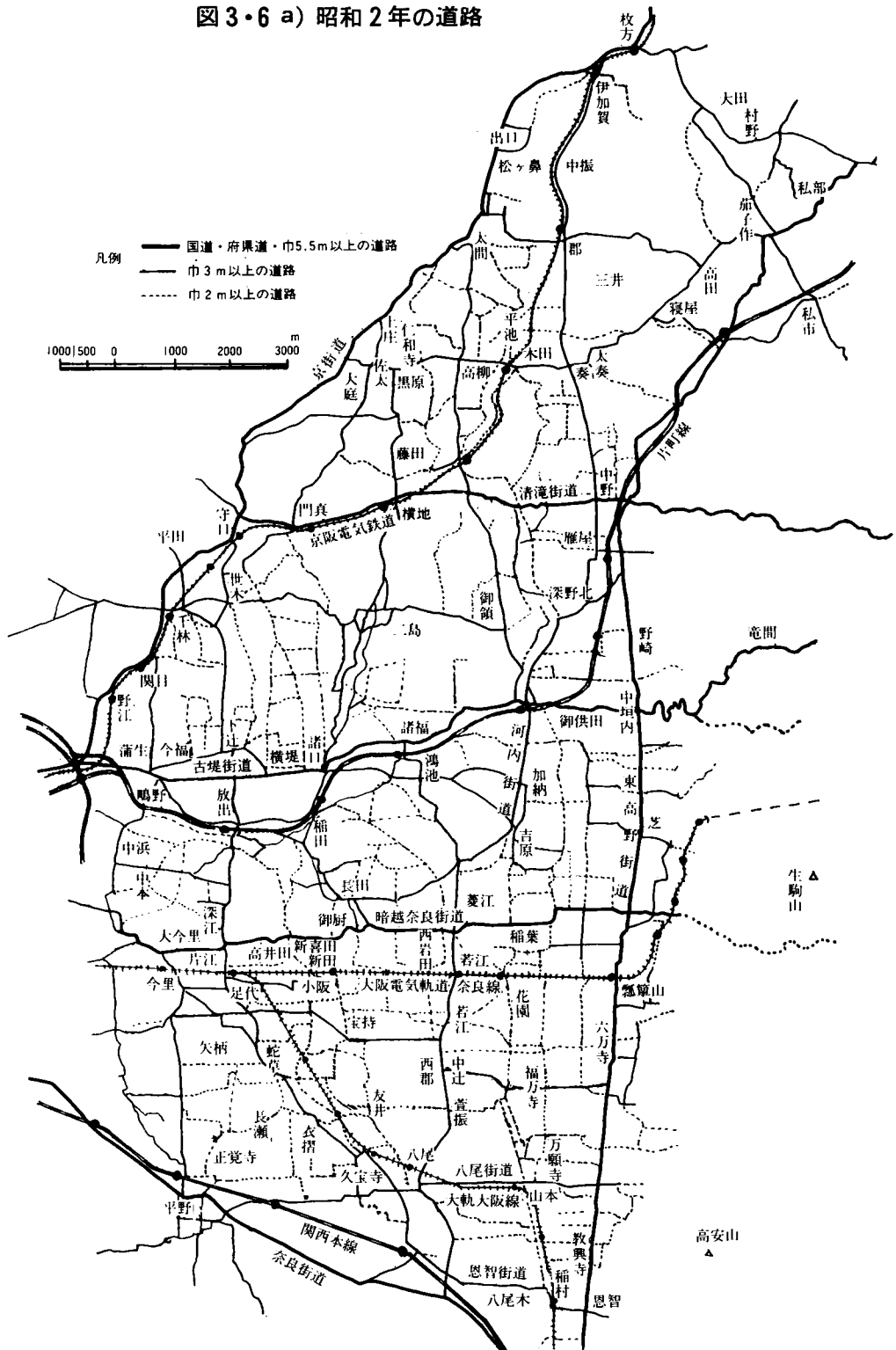
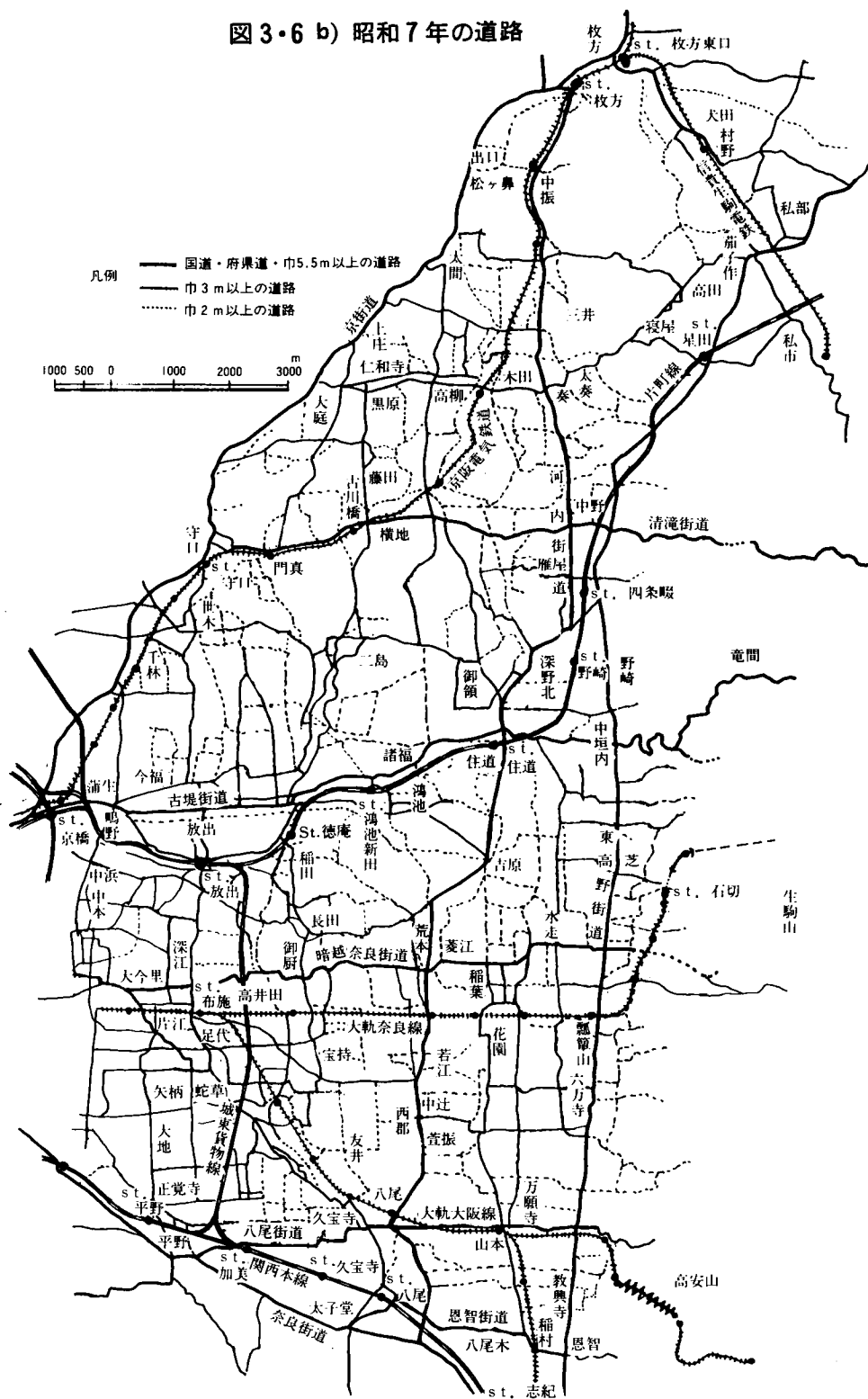


図 3・6 b) 昭和 7 年の道路



枚方

(c)

### 月例

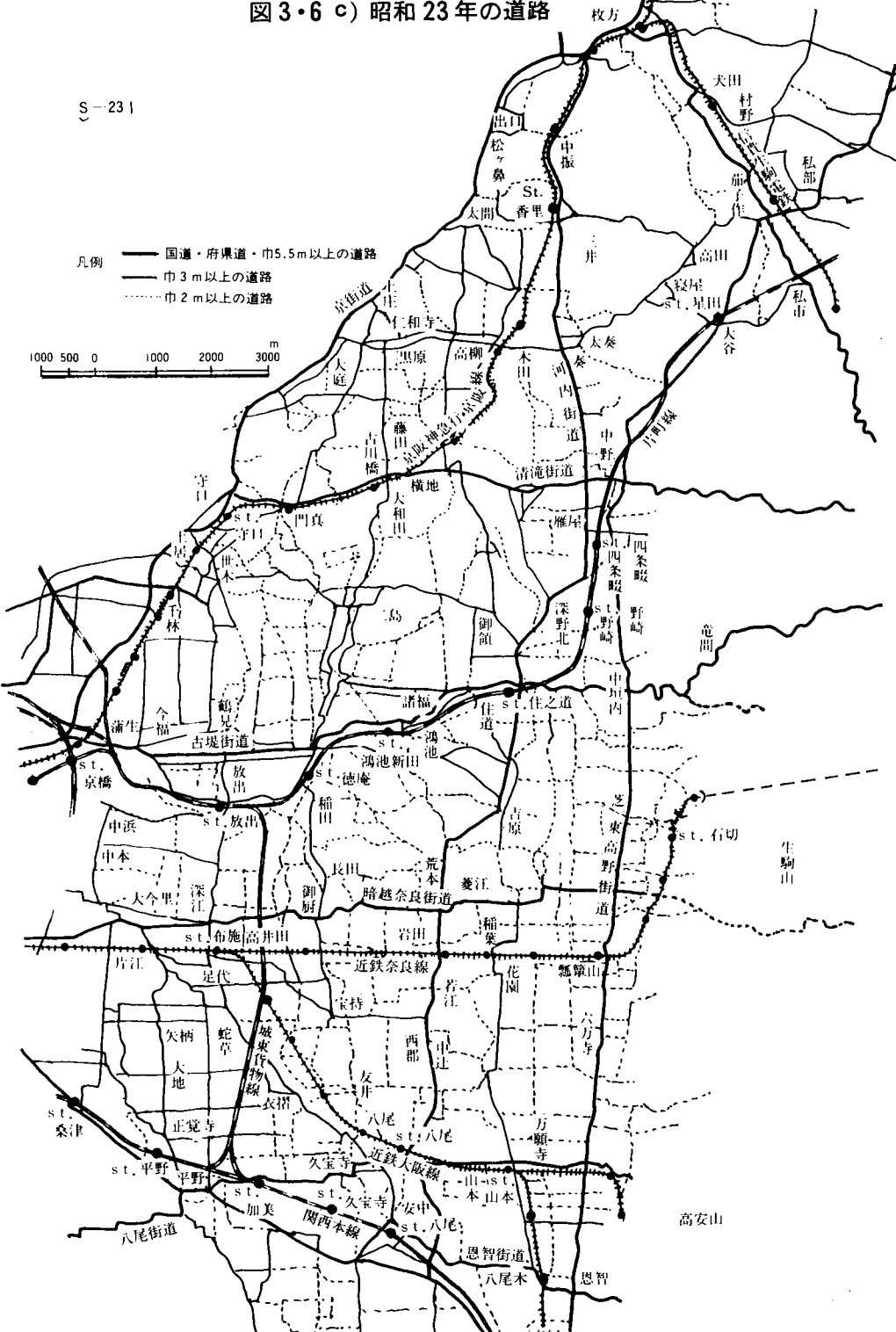
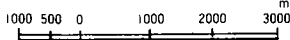




図3・7 a) 昭和41年の道路

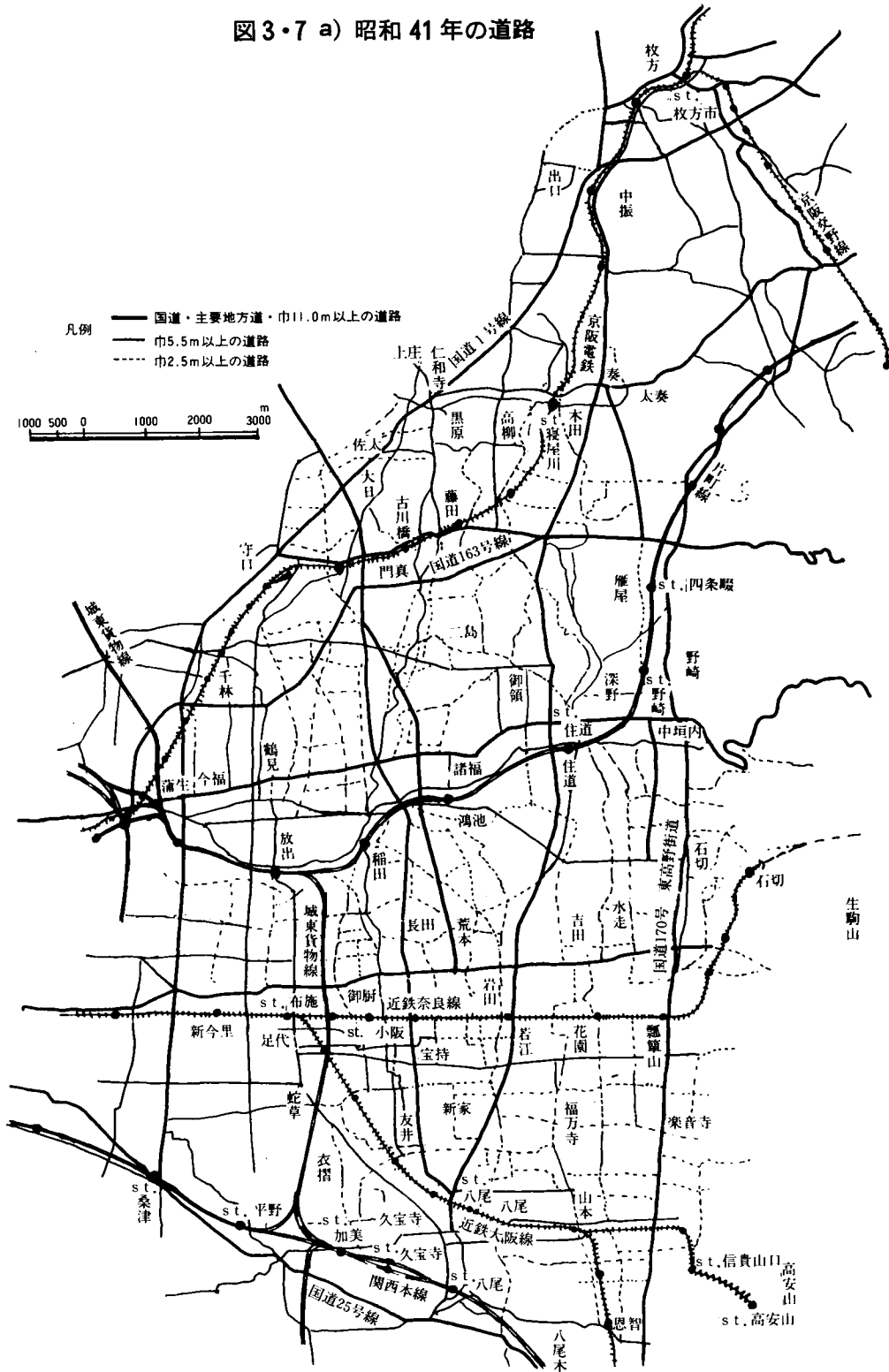


図3・7 b) 昭和51年の道路





図 3・7 c) 昭和 55 年の道路

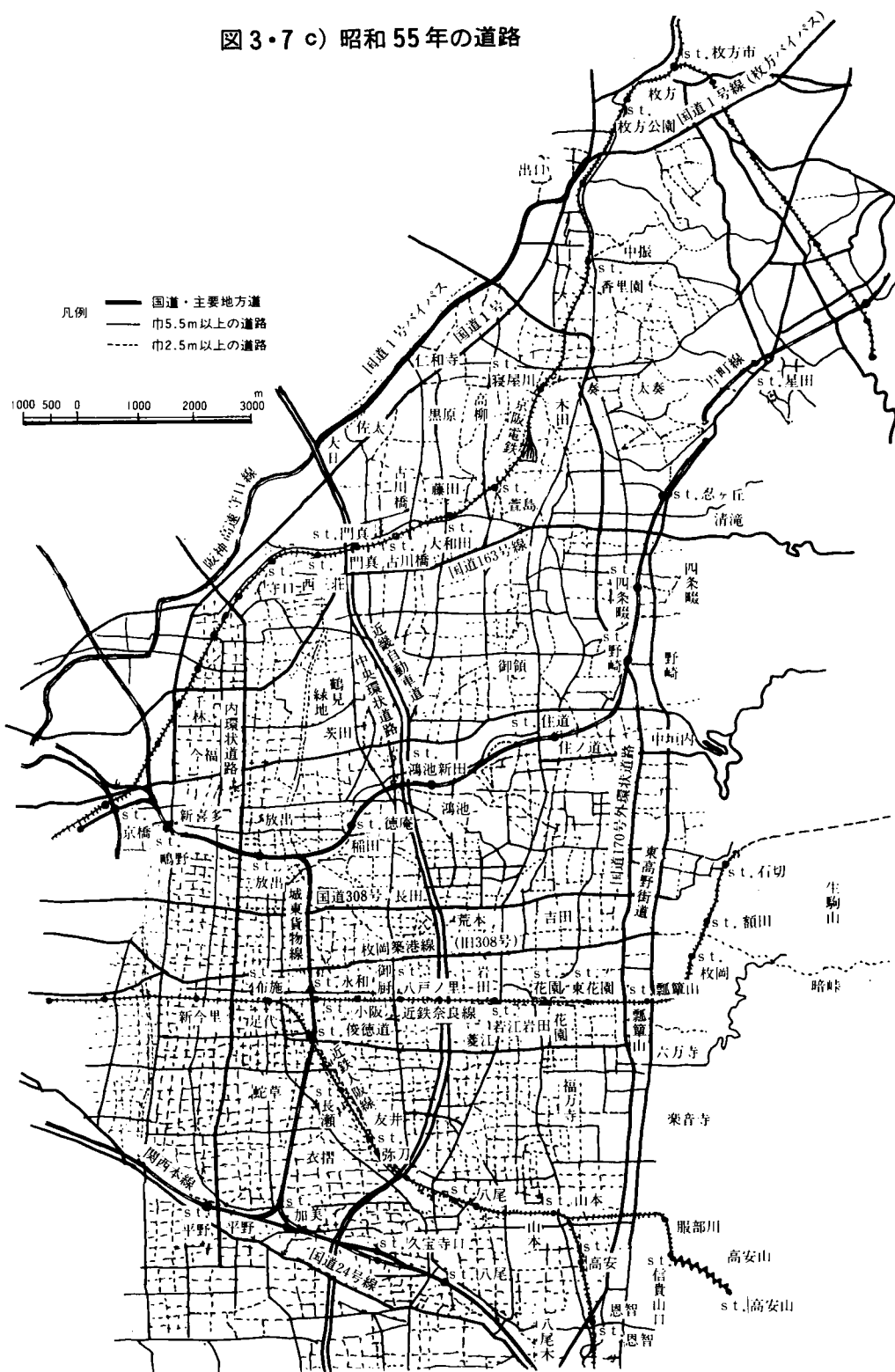


図3・8 a) 東大阪地域の明治19年の道路状況

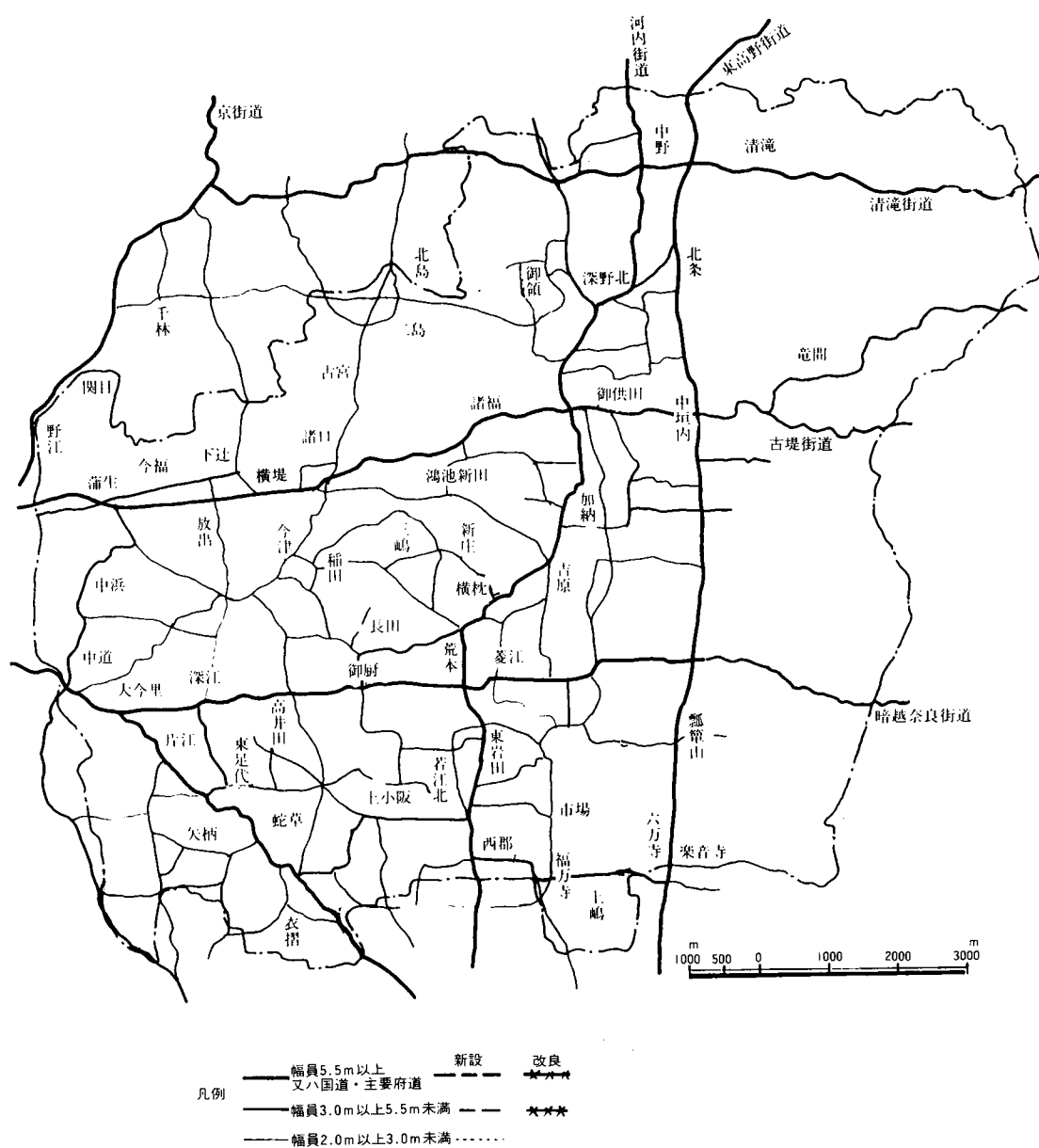


図 3・8 b) 東大阪地域の 大正 3 年の道路状況

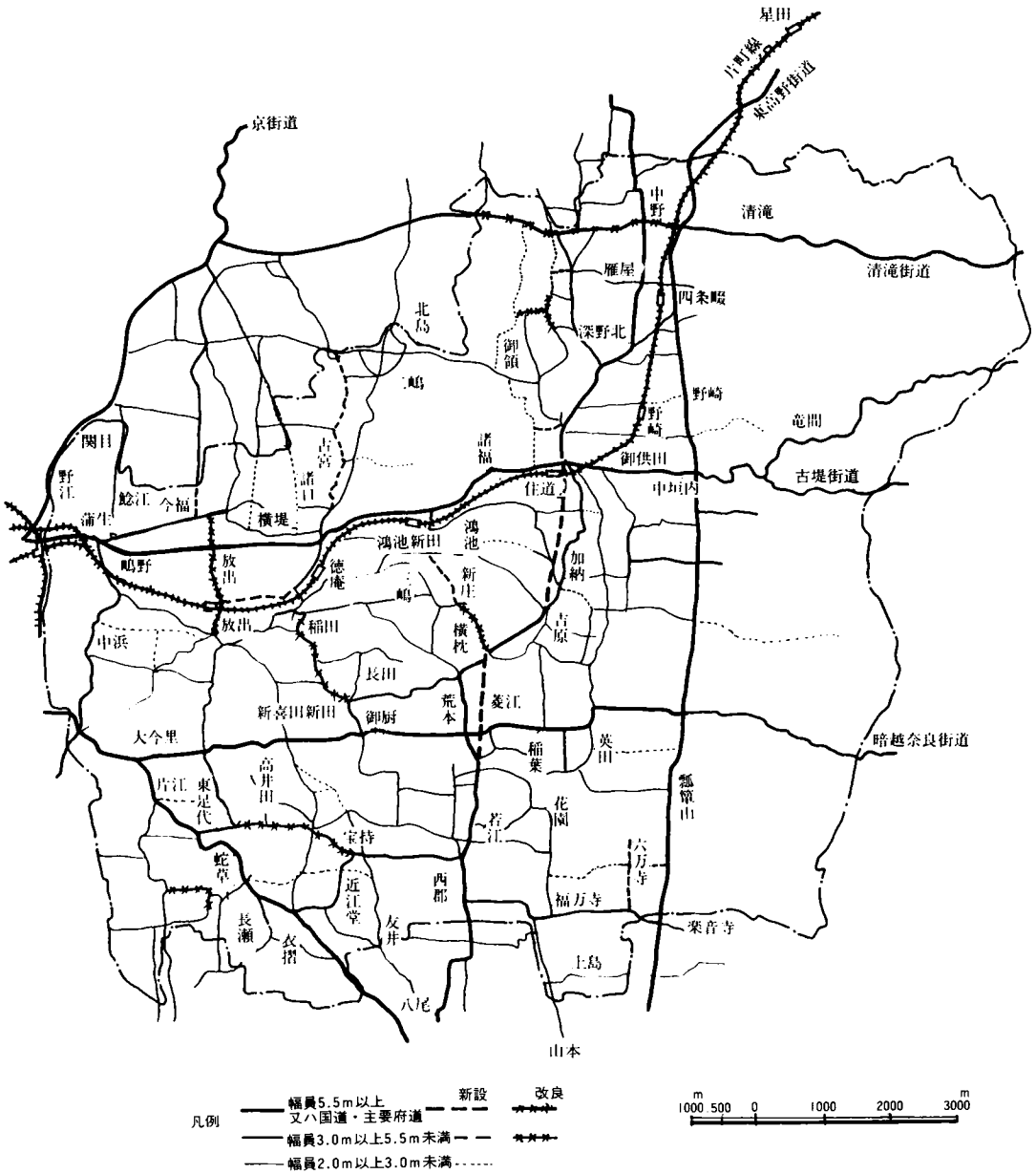


図 3・8 c) 東大阪地域の大正 12 年の道路状況

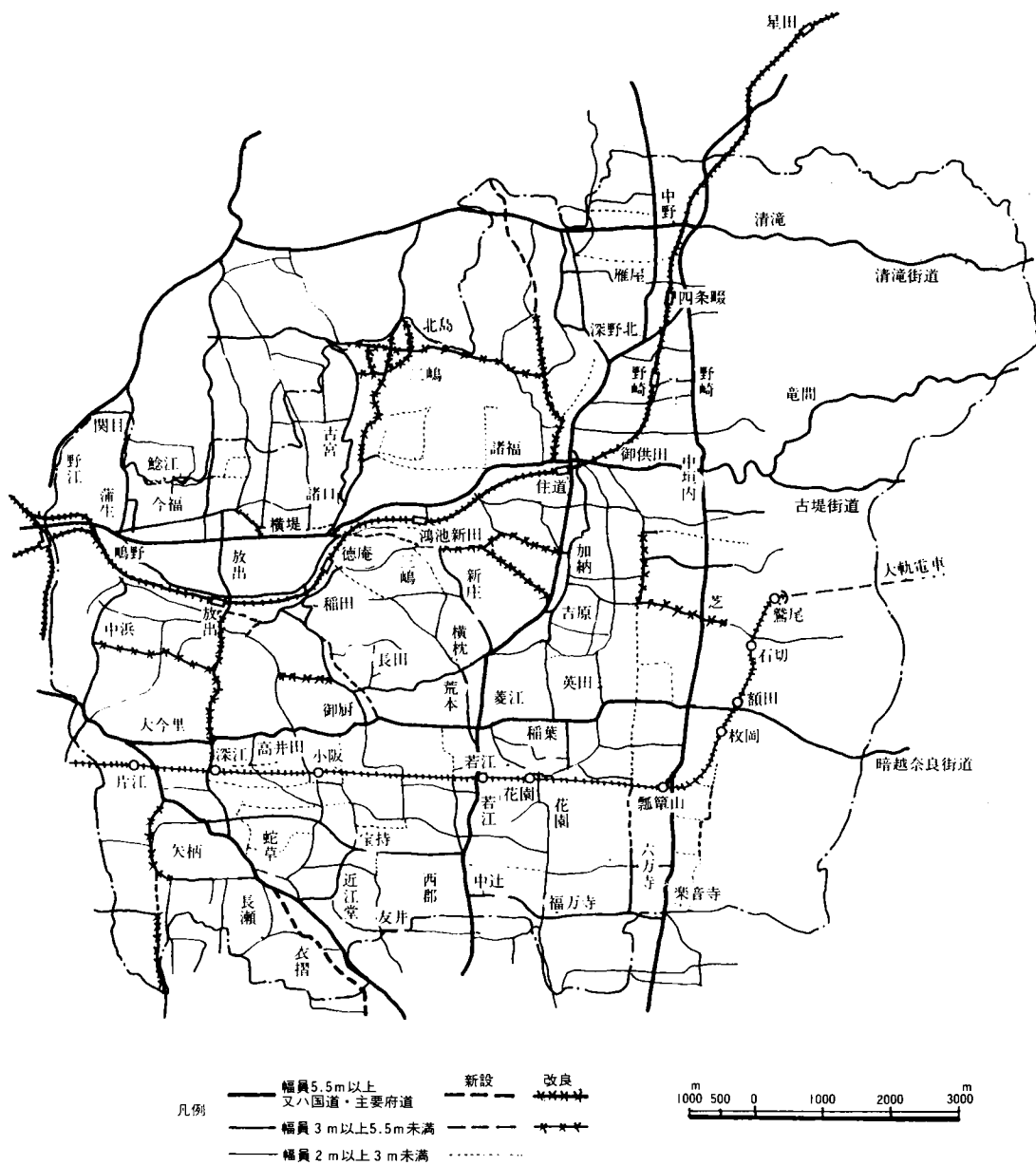


図 3・8 d) 東大阪地域の昭和 2 年の道路状況



図3・8 e) 東大阪地域の昭和7年の道路状況

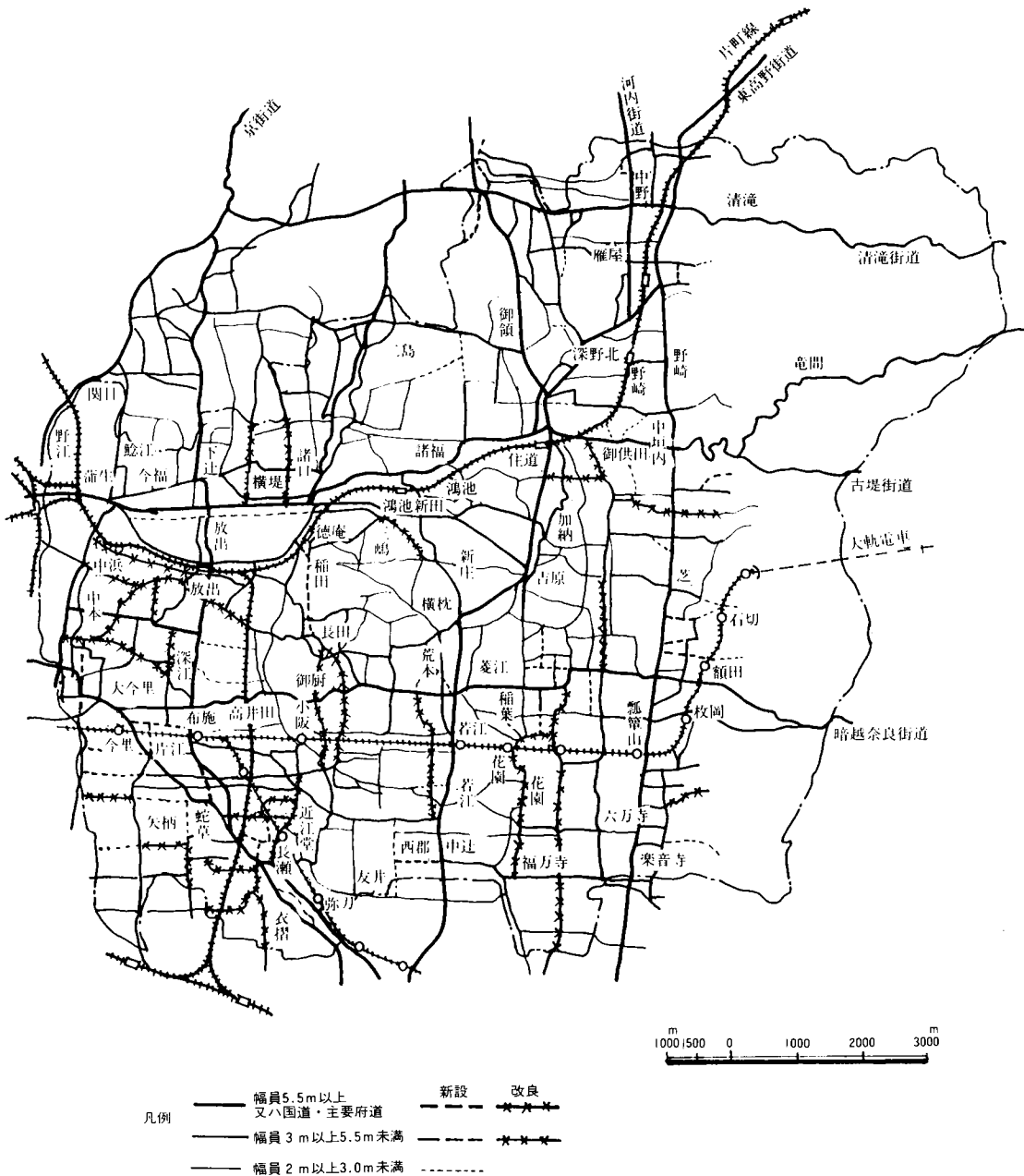


図 3・8 f) 東大阪地域の昭和 23 年の道路状況

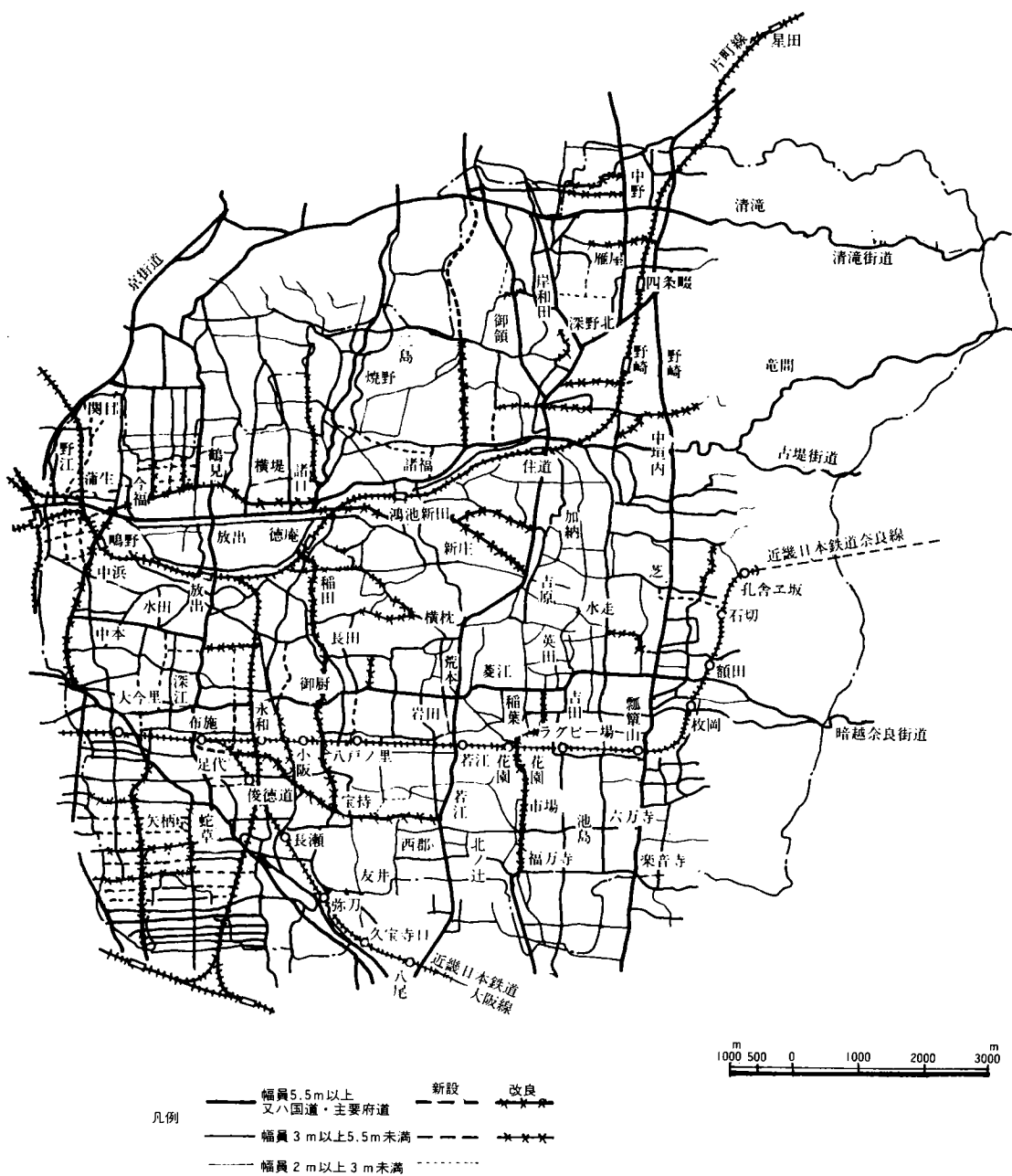


図 3・8 g) 東大阪地域の昭和 30 年の道路状況

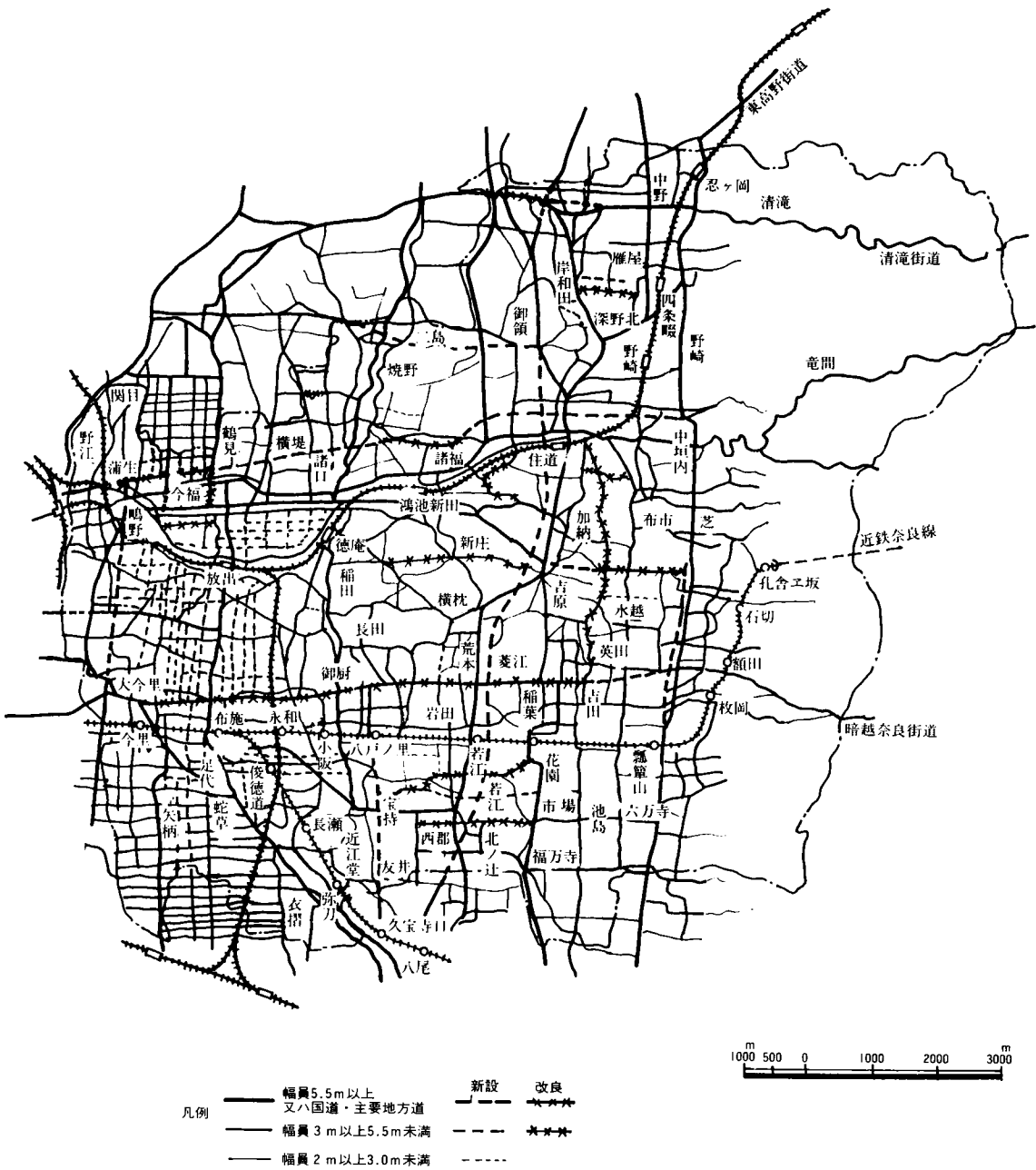




図 3・8 h) 東大阪地域の昭和 41 年の道路状況

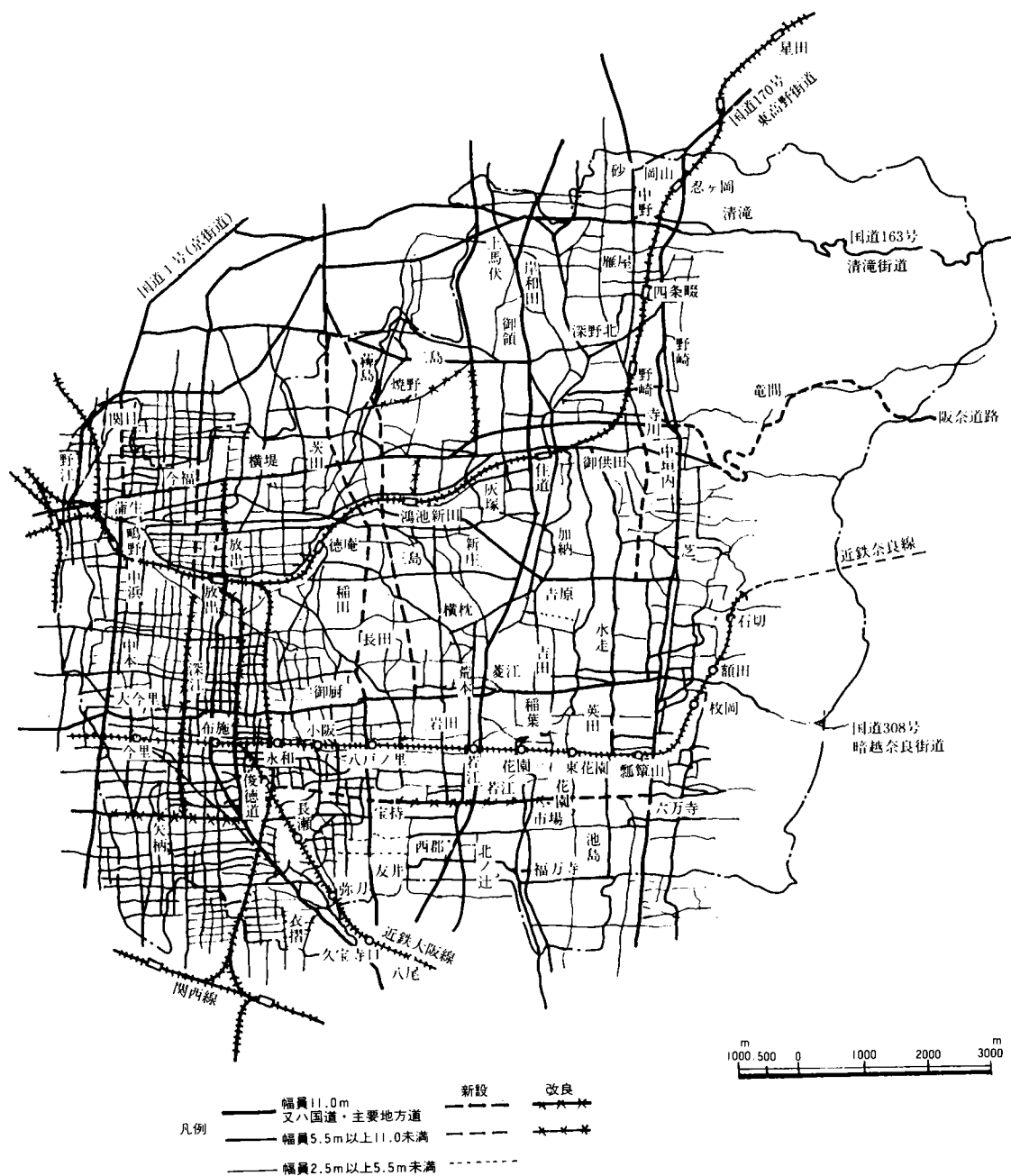


図3・8 i) 東大阪地域の昭和51年の道路状況

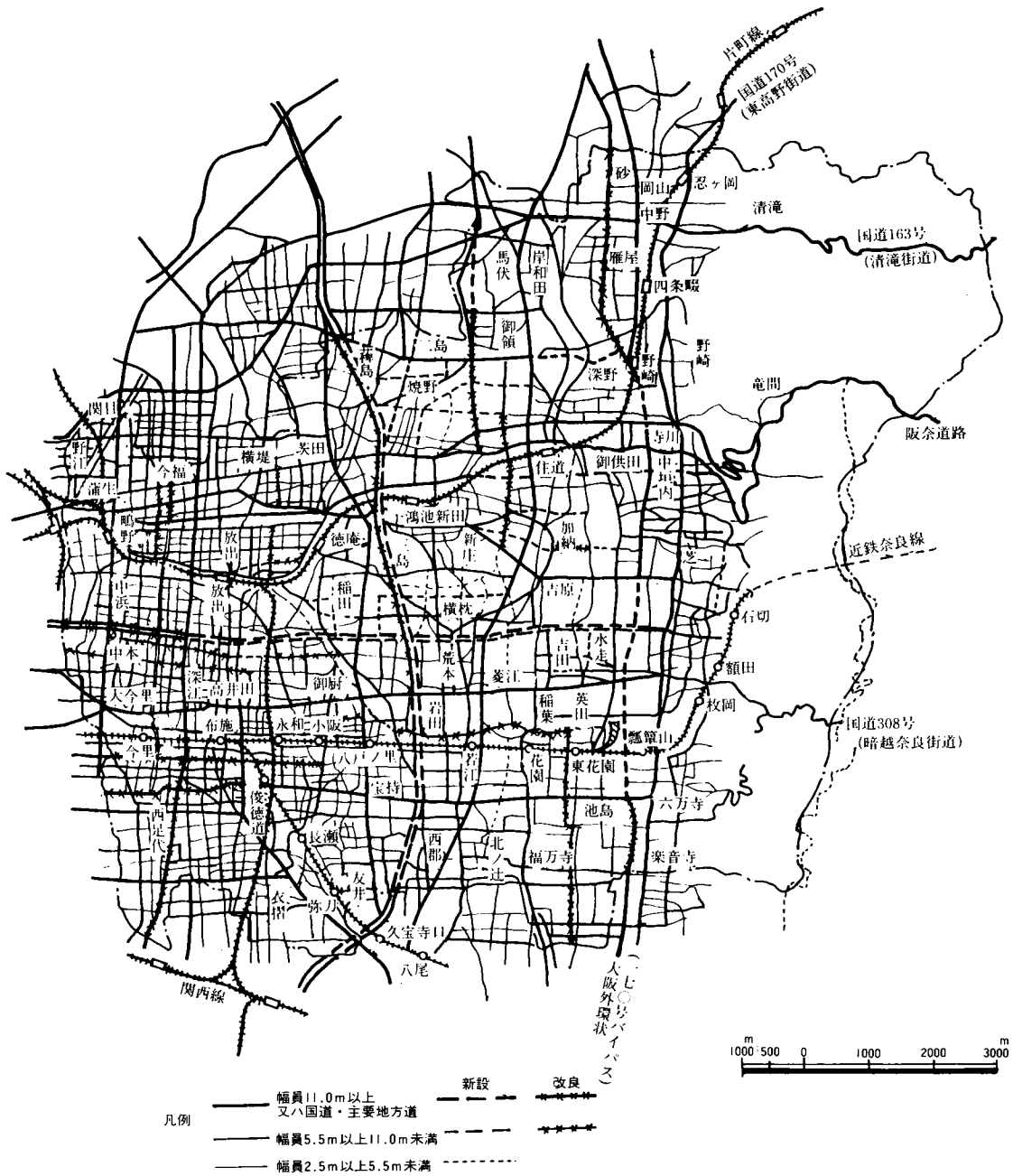


図3・8 j) 東大阪地域の昭和55年の道路状況

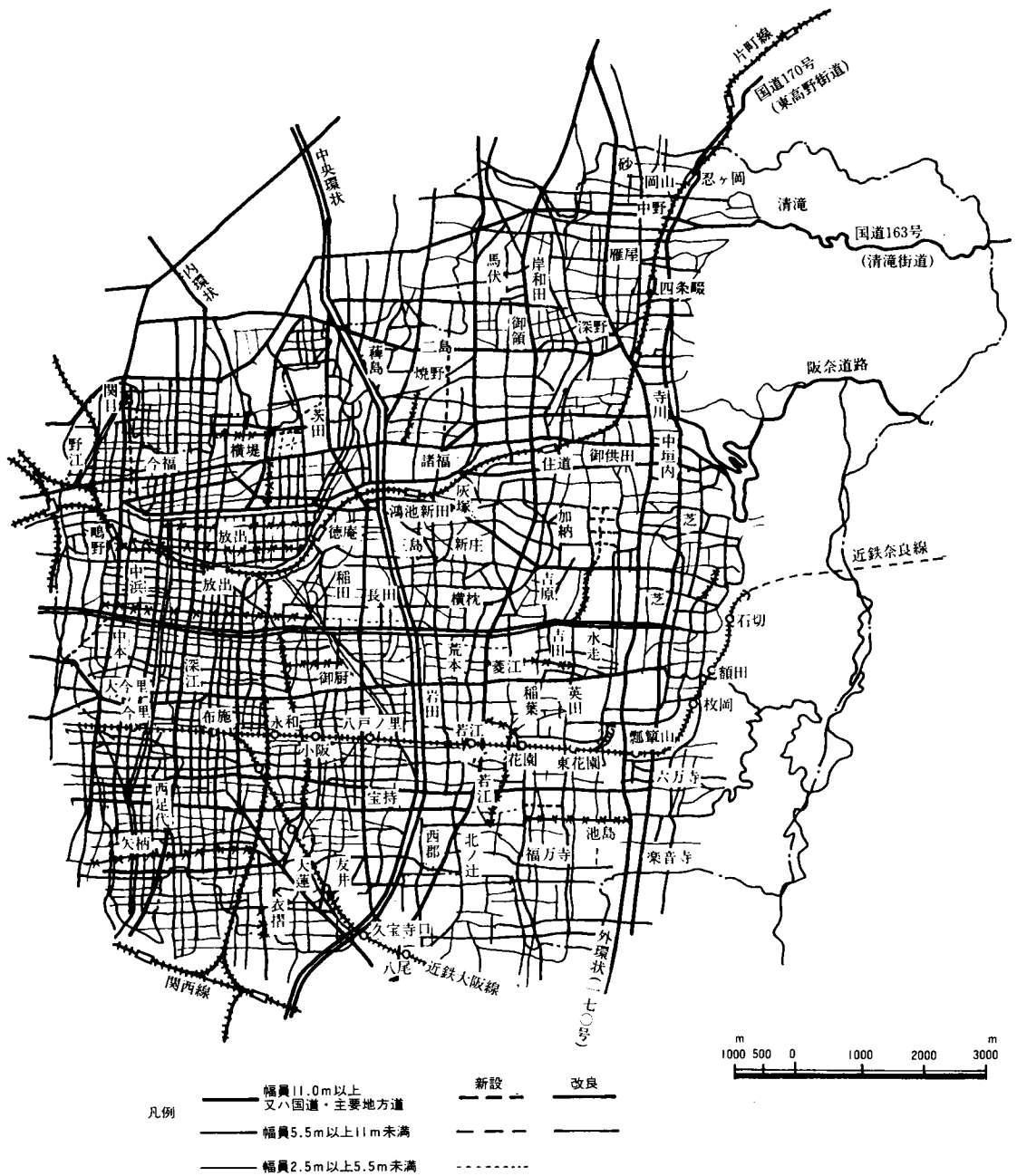


表 3・1 東大阪地域の道路整備の経年変化

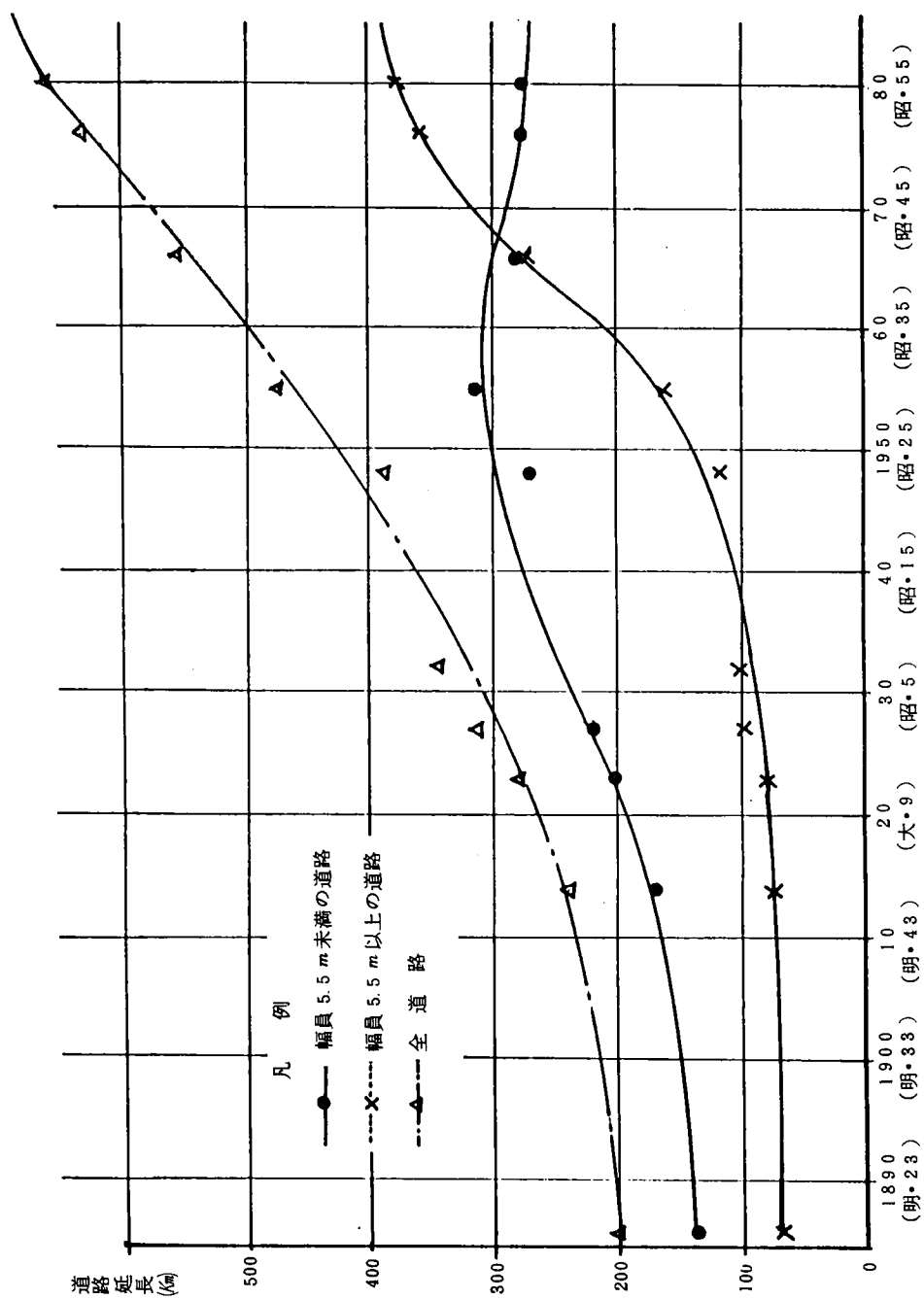
年	バス・トラックの通行困難な道						バス・トラックの通行出来る道						全延長 合 計			
	幅員2.0 m以上			幅員2.5 m又ハ 又ハ3.0 m以上			全延長	幅員5.5 m以上 (昭40年までは 幅員11.0 m以上を含む)			幅員11.0 m以上			全延長 小 計		
	新 設	改 良	全延長	新 設	改 良	全延長		新 設	改 良	全延長	新 設	改 良			全延長	
次																
明治19年	—	—	108.9	—	—	26.6	—	—	67.5	—	—	—	—	—	67.5	202.1
大正3年	23.6	—	121.7	7.1	10.8	44.5	3.3	3.4	74.2	—	—	—	—	—	74.2	240.4
大正12年	27.3	—	126.0	9.2	22.0	75.7	2.1	—	76.3	—	—	—	—	—	76.3	278.0
昭和2年	23.2	—	135.0	4.8	13.8	83.4	8.5	10.9	95.7	—	—	—	—	—	95.7	314.1
昭和7年	14.5	—	96.3	16.1	53.6	150.0	—	2.3	98.0	—	—	—	—	—	98.0	344.3
昭和23年	4.7	—	74.7	38.9	26.3	194.7	—	21.3	119.3	—	—	—	—	—	119.3	388.7
昭和30年	4.1	—	63.1	51.2	15.7	247.3	27.6	14.3	161.2	—	—	—	—	—	161.2	471.6
昭和41年	—	—	—	2.5	—	281.3	—	—	144.4	26.8	13.4	129.2	273.6	—	273.6	554.9
昭和51年	—	—	—	11.4	—	278.7	12.1	14.0	170.5	29.3	24.6	183.1	353.6	—	353.6	632.3
昭和55年	—	—	—	3.1	—	281.8	2.7	18.4	184.9	4.8	6.7	194.6	379.5	—	379.5	661.3

(改良は、格上げ改良・幅員拡大改良を採った)

表 3・2 東大阪地域の道路整備の伸率

年次	幅員 2.0 m～3.0 m 未満			幅員 3.0 m～5.5 m 未満			幅員 5.5 m 以上			幅員 11.0 m 以上			総延長	
	全延長 km	伸率 %	年平均伸率 %	全延長 km	伸率 %	年平均伸率 %	全延長 km	伸率 %	年平均伸率 %	全延長 km	伸率 %	年平均伸率 %	全延長 合計 km	年平均伸率 %
明治 19 年 (28 年間)	1 08.9	11.8	0.42	26.6	67.3	2.40	67.5	99	0.35	—	—	—	202.1	1.37
大正 3 年 (9 年間)	121.7	3.5	0.39	44.5	70.1	7.79	74.2	2.8	0.31	—	—	—	240.4	4.18
大正 12 年 (4 年間)	126.0	7.2	1.80	75.7	10.2	2.55	76.3	25.4	6.35	—	—	—	278.0	9.03
昭和 2 年 (5 年間)	135.0	△28.7	△5.74	83.4	79.9	5.98	95.7	2.4	0.48	—	—	—	314.1	6.40
昭和 7 年 (16 年間)	96.3	△22.4	△1.40	150.0	29.8	1.86	98.0	21.7	1.36	—	—	—	344.3	2.78
昭和 23 年 (7 年間)	74.7	△15.1	△2.16	194.7	27.0	3.86	119.3	35.1	5.01	—	—	—	388.7	11.84
昭和 30 年 (11 年間)	63.1	—	—	247.3	13.8	1.25	161.2	△10.4	△0.95	—	—	—	471.6	7.57
昭和 41 年 (10 年間)	—	—	—	281.3	△ 0.9	△0.09	144.4	18.1	1.81	129.2	41.7	4.17	554.9	7.74
昭和 51 年 (4 年)	—	—	—	278.7	1.1	0.27	170.5	8.5	2.13	183.1	—	1.58	632.3	7.25
昭和 55 年	—	—	—	281.8	—	—	184.9	—	—	194.6	—	—	661.3	—

表 3・2 付図 東大阪地域の道路整備状況図



少する傾向となり、一方、幅員 5.5 m 以上の道路の伸率が大きくなり始めた。しかし、昭和の前期は戦時体制下の時代が多いため、主要軍事道路にのみが重要視され、一般民需道路の整備は必要最小のものであつ模様で、総延長の伸率は非常に低い値となっている。

#### 4) 戦後の道路整備

戦後の道路に関する行政の考え方は一変し、戦前は鉄道、河川重視の行政であったが、戦後、自動車産業は我が国の基幹産業として、日本経済に及ぼす影響力は大きく、道路整備は我が国の大きな課題として、クローズアップした。昭和34年6月に我が国での本格的自動車道として阪奈道路が開通し、続いて名神高速道路へと自動車専用道路や高速道路網の整備へと急速に進展していった。一方、地域内の道路即ち街路の整備が進められ、特に30年代後半から40年代前半にかけて万国博関連道路の整備が促進され幅員11m以上の道路の伸率は大きく昭和40年代では年平均伸率は3.79%となっている。それに反して5.5 m未満の道路の伸率は次第に少なくなりつつある。この状態は表3・2では付図にもよく現れており、戦前は幅員5.5 m未満の道路が幅員5.5 m以上の道路の倍の延長を持っていたが、モータリゼーションが進むにつれて、道路の主体は幅員5.5 m以上のものとなり、遂に昭和42～3年頃に逆転し、次第に幅員5.5 m未満の道路は減少しつつある。また大阪府が昭和35年に策定した十大放射三環状について昭和60年1月現在の整備状況を挙げると、表3・3と図3・9となるが、当東大阪地域としては2放射線と3環状線が区域になり、何れも完成を見ている。

### 3・3 道路の果してきた役割

当地域の道路は、前節でも述べたように、古くから大和と河内・浪速を結ぶ東西路が発達し、生駒山系を越えての道が幾条にも発達し、人々の通行に、物資の輸送に利用されていた。さらに都が京に移るや京・大阪の交通が淀川沿いの京街道（国道1号線）に、京と紀州を結ぶ東高野街道（国道170号）と云った南北の

表 3・3 十大放射三環状道路整備状況

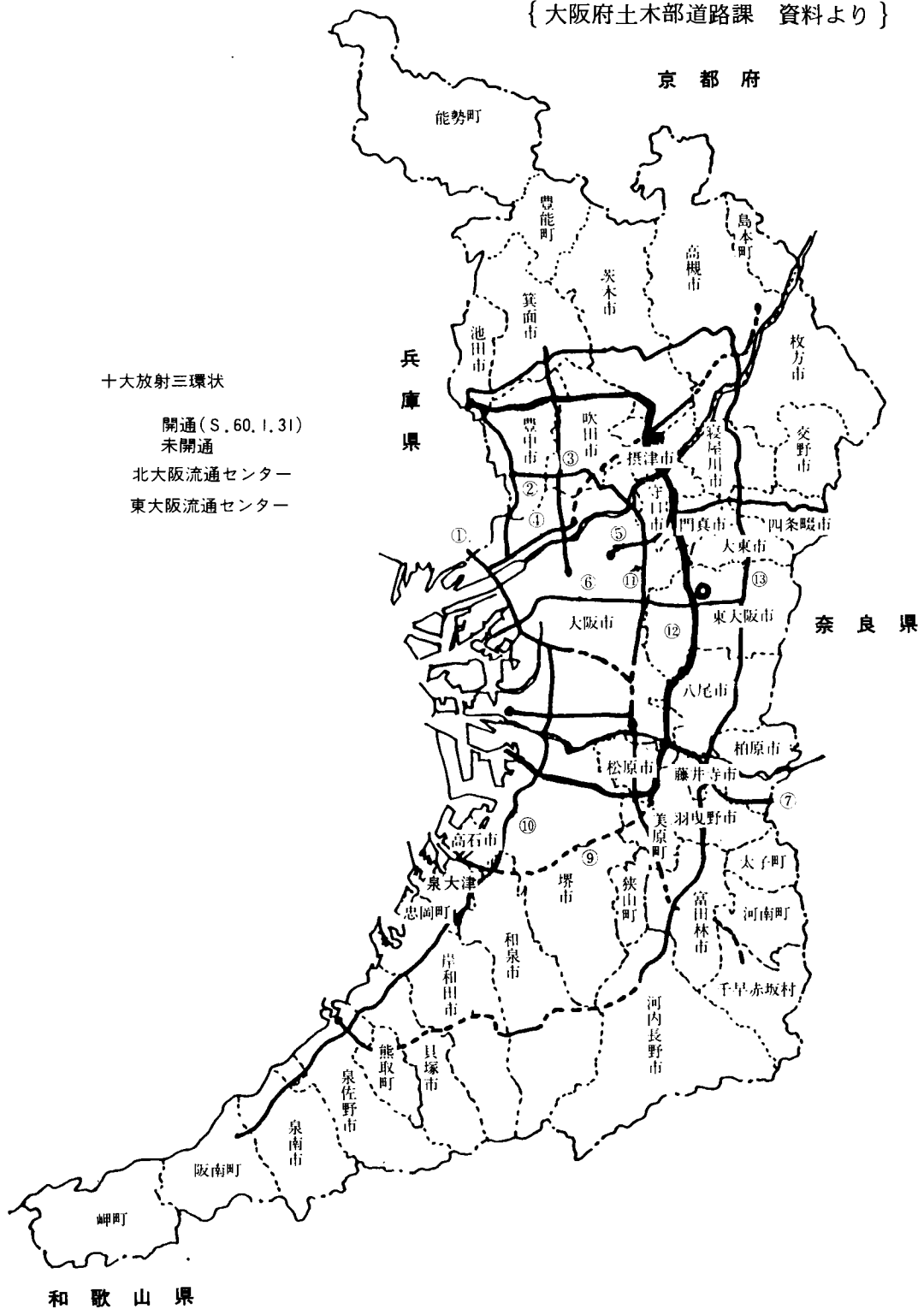
(S60. 1. 31)

路線名	事業主体	全体計画			完成度		番号	開通区間
		区間	幅員	延長	開通延長	進捗率		
十大放射線	第2阪神国道(ルート43号)	国・市 西淀川区 ～平野区	40～ 50	15.5 km	12.4 km	80.0 %	①	兵庫県界～阪高大阪堺線、加島天下茶屋線～西成区太子1丁目 大阪高石線～国道26号
	大阪池田線	府・市 西淀川区 ～池田市	22～ 46	12.4	12.4	100.0	②	全線
	御堂筋線	府・市 北区 ～箕面市	40～ 90	14.8	14.8	100.0	③	全線
	十三高槻線	府・市 西淀川区 ～高槻市	20～ 30	28.2	13.6	48.2	④	国道2号～東淀川区山口町吹田市の一部、中央環状線～茨木寝屋線
	大阪上野芝(ルート163号)	府・市 城東区 ～四条畷市	15～ 25	16.4	16.4	100.0	⑤	全線
	築港枚岡線(ルート308号)	府・市 港区 ～東大阪市	40～ 80	20.1	20.1	100.0	⑥	全線
	名阪道路	公 松原市 ～柏原市	26～ 28	9.2	9.2	100.0	⑦	全線
	大阪千早線(ルート309号)	府・市 平野区～ 千早赤阪村	16～ 25	24.3	11.4	46.9	⑧	内環状線～富田林狭山線
	松原泉大津線	府 松原市 ～泉大津市	30～ 60	15.6	2.7	17.3	⑨	大阪臨海線～大阪和泉泉南線
三環状線	第2阪和国道(ルート26号)	国・公 浪速区 ～阪南町	23～ 36	48.1	48.1	100.0	⑩	全線
	大阪内環状線	府・市 豊中市 ～住之江区	20～ 30	34.0	31.6	92.9	⑪	兵庫県界～大阪八尾線 大阪羽曳野線～住之江区
	大阪中央環状線	府 池田市 ～堺市	22～ 120	55.8	55.8	100.0	⑫	全線
三環状線	大阪外環状線(一部ルート170号)	国・府 池田市 ～泉佐野市	16～ 22	94.0	77.6	82.6	⑬	兵庫県界～国道170号(ルート171号)、泉大津粉河線～父鬼和気線、佐野線～堺阪南線
合 計		388.4 km			326.1 km 84.0 %		*番号は図3・15のルート番号を示す。	

(大阪府 道路課資料ヨリ)



表 3・9 十大放射三環状線道路  
 { 大阪府土木部道路課 資料より }



交通が発生し、夫々重要な道路として栄えた。交通手段としては徒歩、駕籠、牛車等が主体であり、明治に入ってから、馬車、人力車等西洋風の乗物となった。大正末期になって、バス（乗合自動車）が大衆の乗物として出現した。また一方貨物輸送も、牛馬車が主で、特殊なものに限りトラック・オート三輪等を利用する程度であった。昭和に入ってから日本の自動車文化が始まり出し、オート三輪、トラック、バスの一部国産化によって次第に加速されて来たが、第2次世界大戦直前より、石油事情の悪化により、日本独自の木炭、薪炭車等が考案され実用化されたが、ガソリン車に比べて出力も弱いため、利用度も低下し、多くのバス会社も路線の休廃止に迫られることとなった。戦後は、自動車産業は我が国の基幹産業として著しい発展を見ると同時に、大都市圏への人口集中も著しく、バス事業は鉄道の補完交通のみでなく主要交通機関として、昭和40年頃までその路線の増設、増便、大型車両化等増強の一途をたどった。また、貨物輸送においても、その直送性と手軽さが受けて、鉄道輸送からトラック輸送へと移行し始め、トラックの大型化と長距離化が進みその増大は著しいものとなって来た。一方、日本経済の成長に従って、自家用乗用車の利用は急激に増加することとなり、道路は常に車で溢れることとなった。従って、バスの運行は道路渋滞によってその定時性が望めなくなり、次第にバス利用者の減少が昭和50年頃から目立ち始め、赤字路線が多く出現し、路線の合理化とバス交通のあり方について、道路行政側とバス事業者とが協力して、新しい対策をこころずる必要性に迫られている。

### 3・3・1 大阪東部のバス事業の経緯について

東大阪地域のバス路線は、現在、京阪バス、近鉄バス、大阪市営バスの夫々がその区域を分担して運営しているが、これらのバスの事業経緯を表3・4によって示す。これによると、各社は創立以来幾多の合併、譲渡等を繰返し、昭和13年に発令され陸上交通事業調整法により地域ブロック制の事業者統合によって、鉄道事業者の配下となった。これ等のバス路線の発達状況は各社の路線図を経年的に挙げることによって知り得る。大阪市営・京阪・近鉄のバス路線図は図3・10、図3・11、図3・12、に示す。また、これ等の路線図と道路整備状況図（図3・

表3・4 東大阪地域のバス事業者の変遷

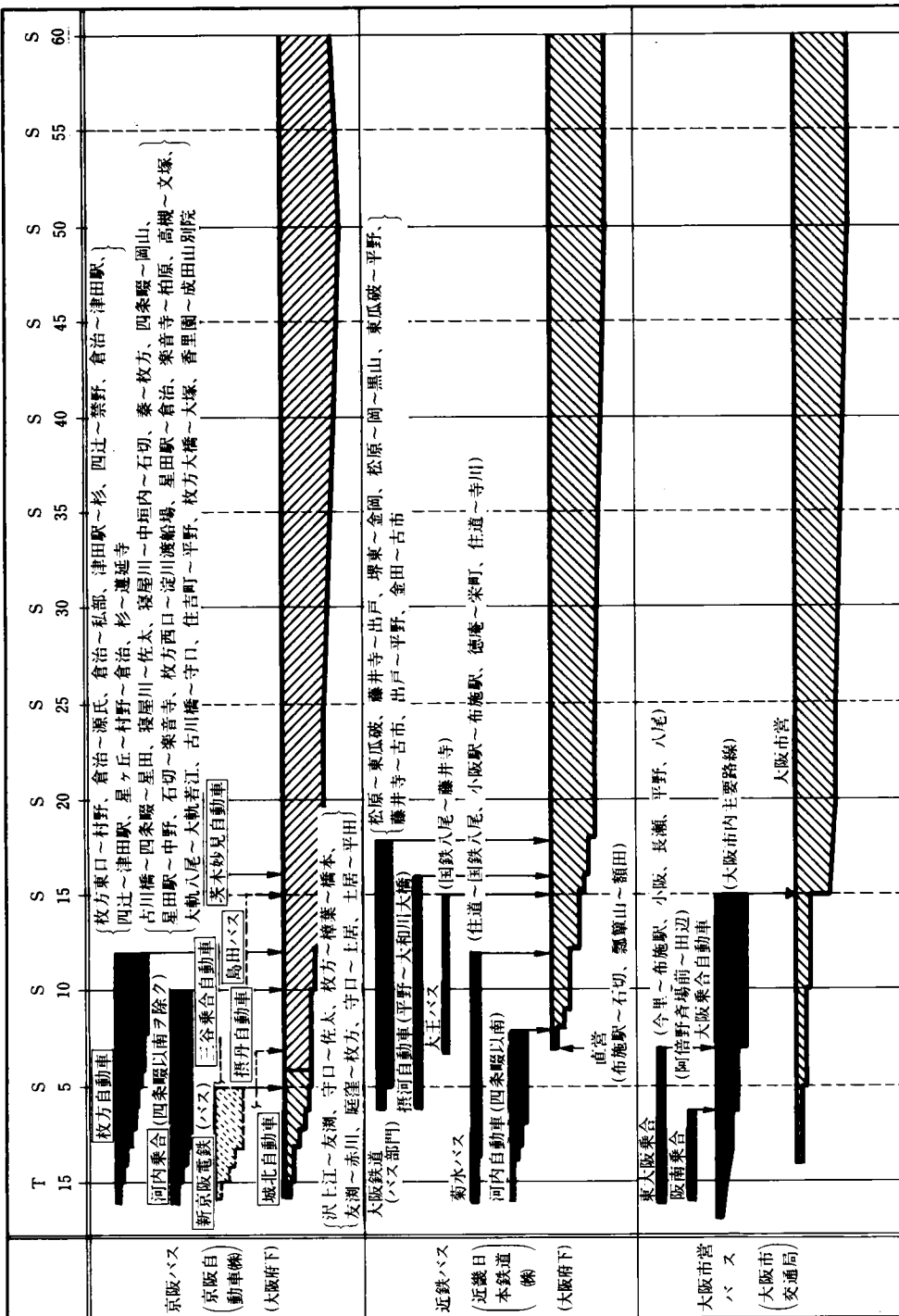
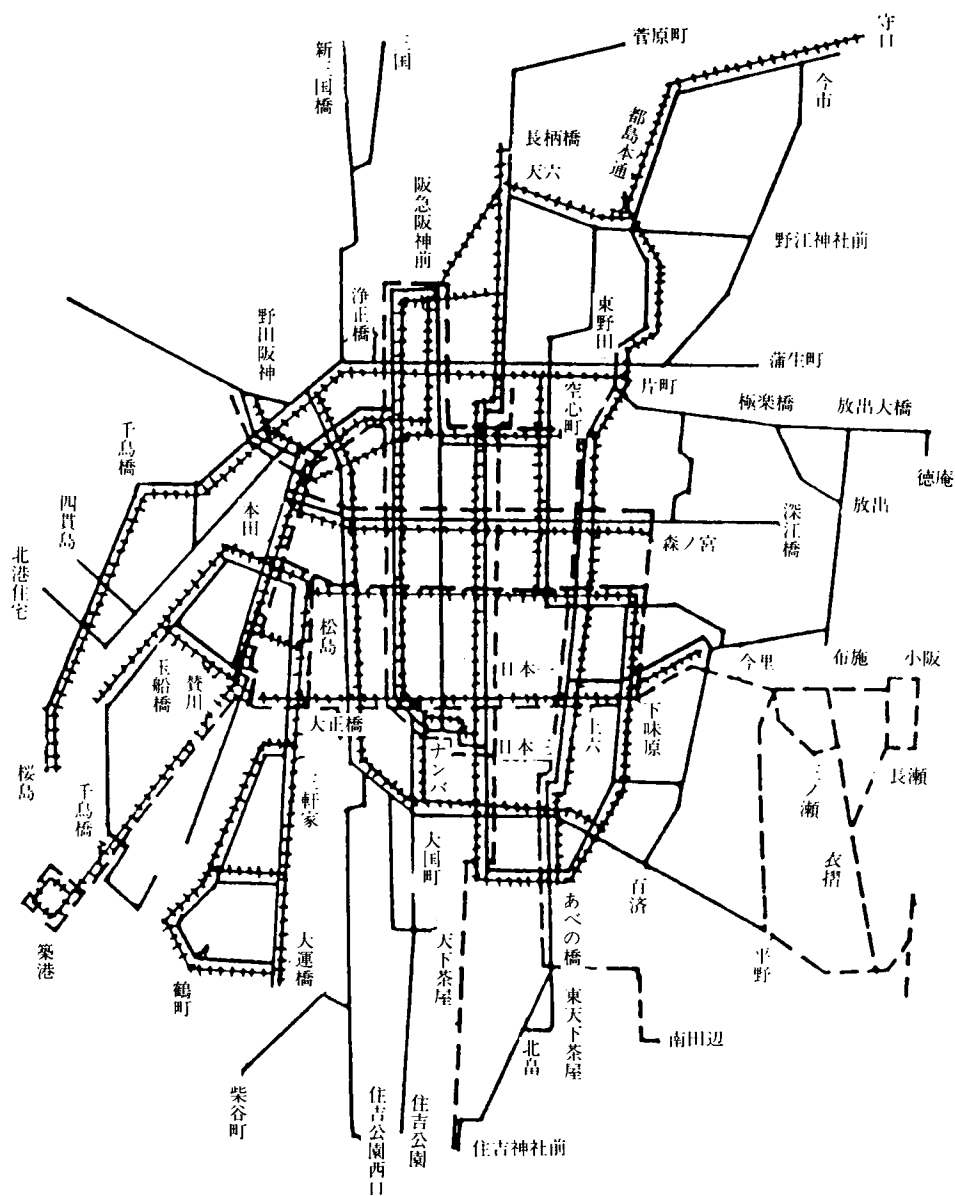
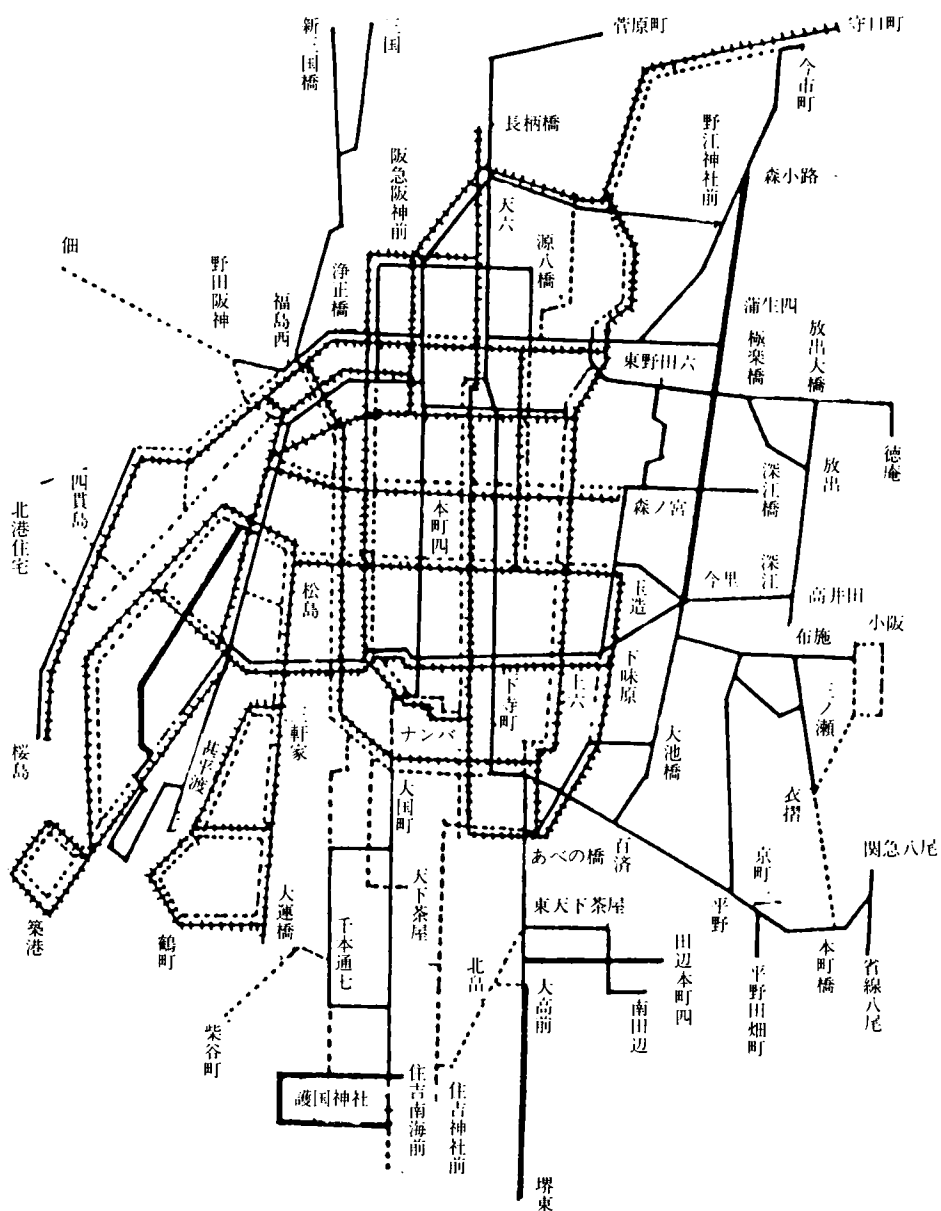


図3・10 a) 大阪市営、大阪乗合バス路線 (昭和13年9月30日)  
 { 文献5) 6) より }



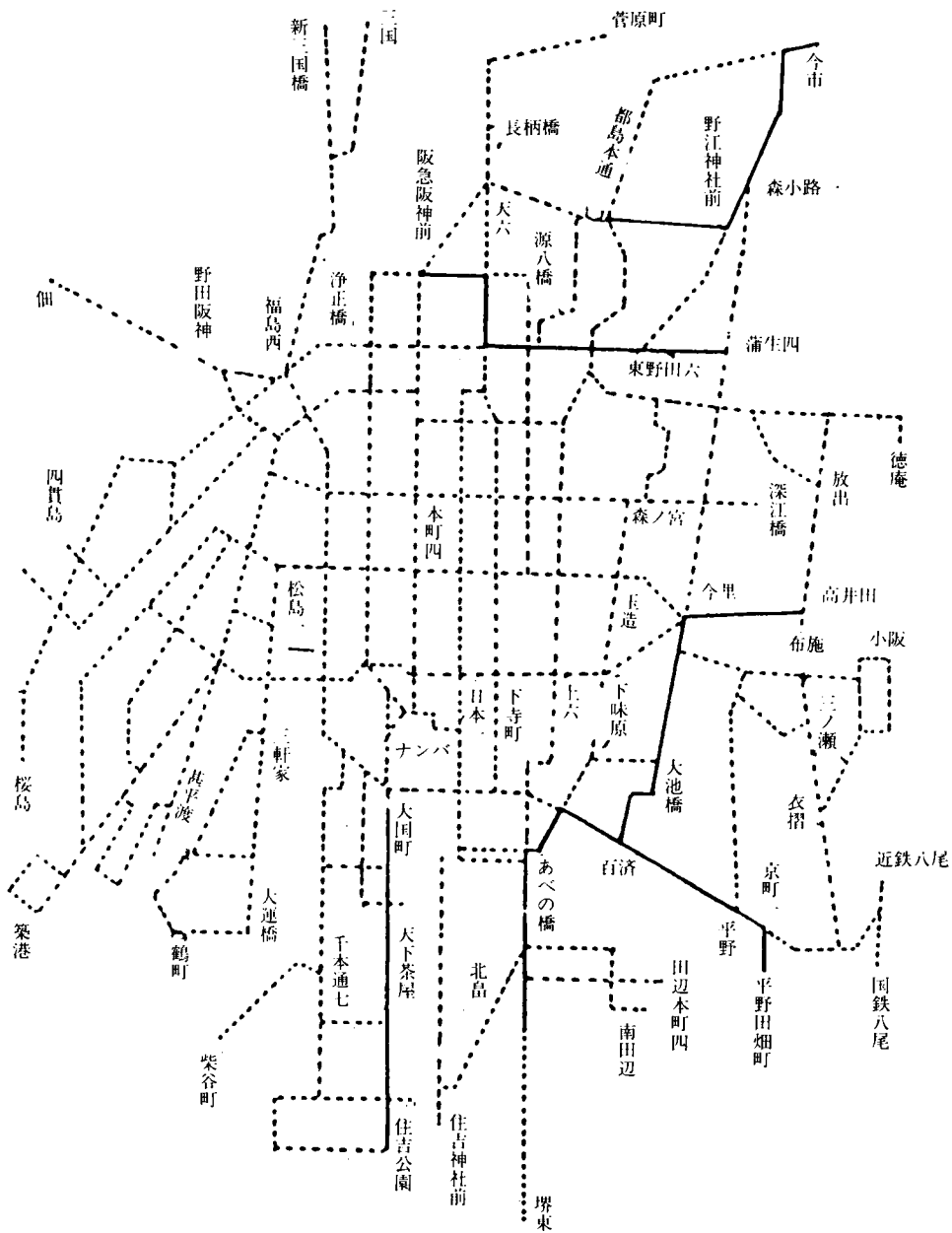
凡例 大阪市営バス(銀バス) —————  
 大阪乗合バス(青バス) - - - - -  
 市 電 + + + + +

図3・10 b) 大阪市営バス路線（昭和18年5月1日）  
 { 文献5) 6) より }



凡例 大阪市営バス（既存路線）——  
 // （新規路線）——  
 // （休止路線）- - - - -  
 大 阪 市 電 - + + + + +

図 3・10 c) 大阪市営バス路線 (昭和20年 8 月)  
 { 文献 6 ) より }



凡例 大阪市営バス (営業路線) ————  
 // (休止路線) - - - - -

図 3・10 d) 大阪市営バス路線（昭和 53 年 3 月）  
 { 文献 6 ) より }

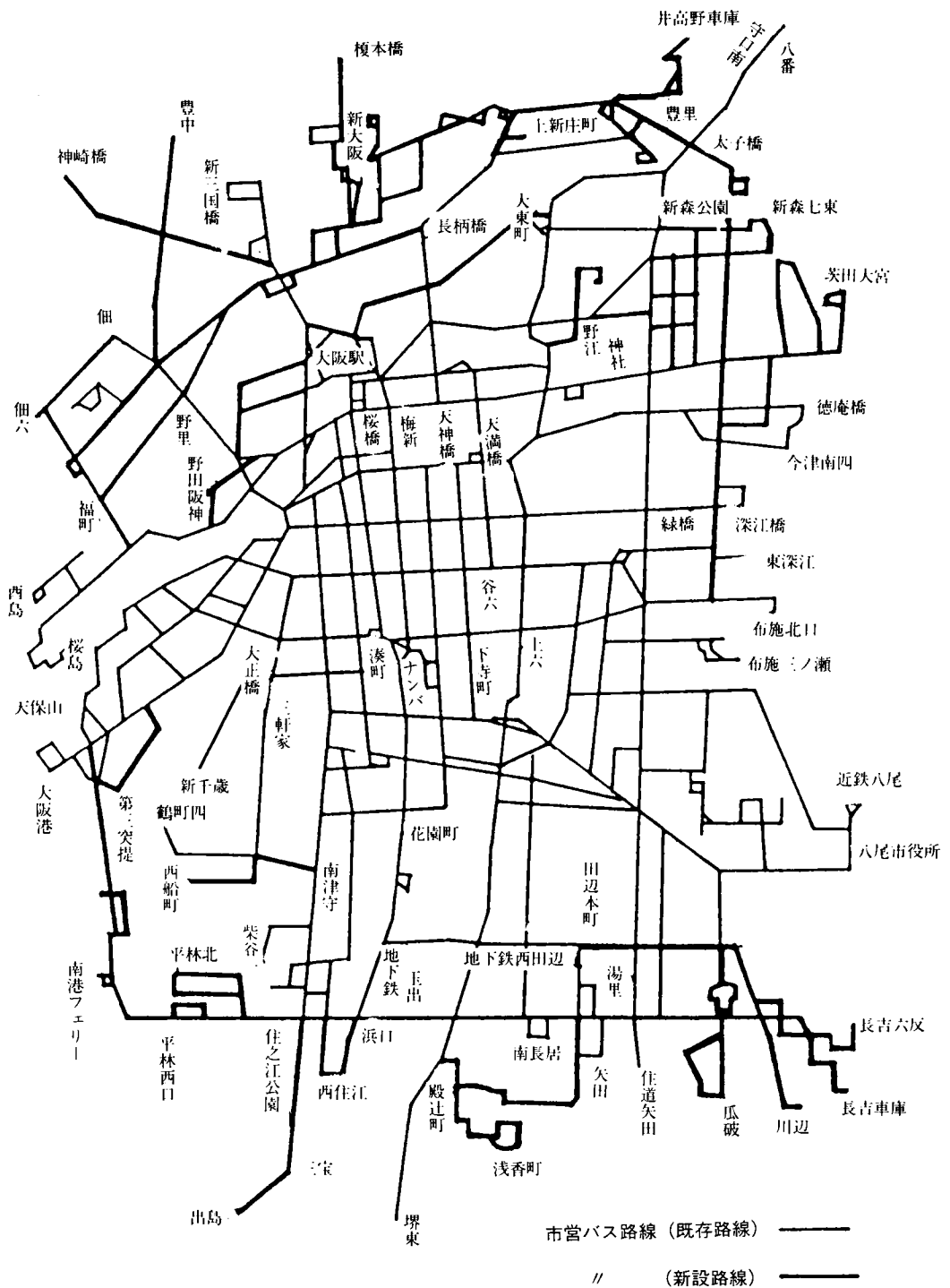
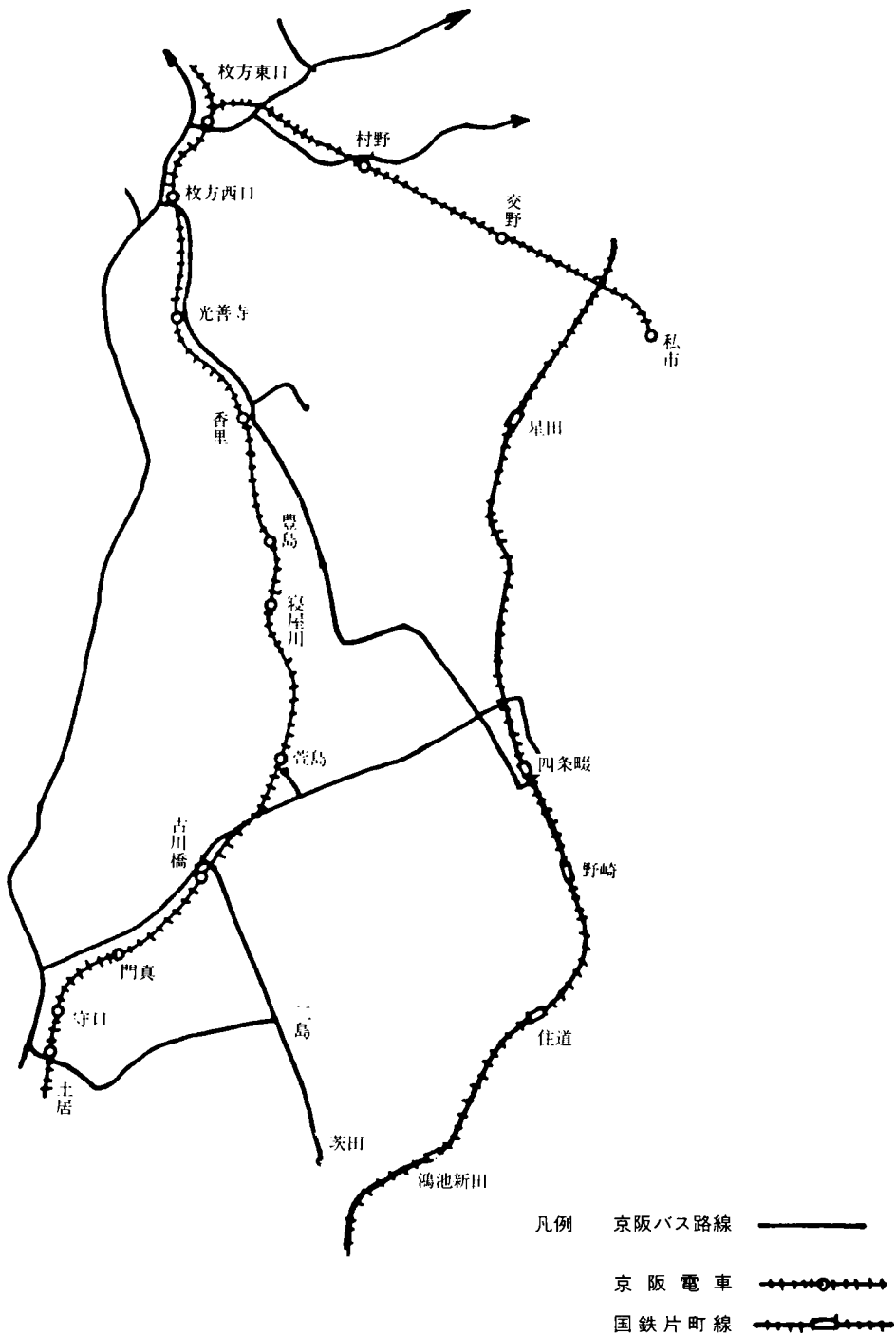


図 3・11 a) 昭和 16 年の京阪バス路線図  
 { 文献 4) より }





{ 文献 4) より }

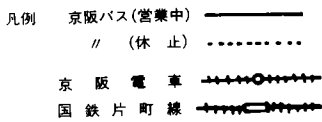


図3・11 c) 昭和47年の京阪バス路線図  
 { 文献4) より }

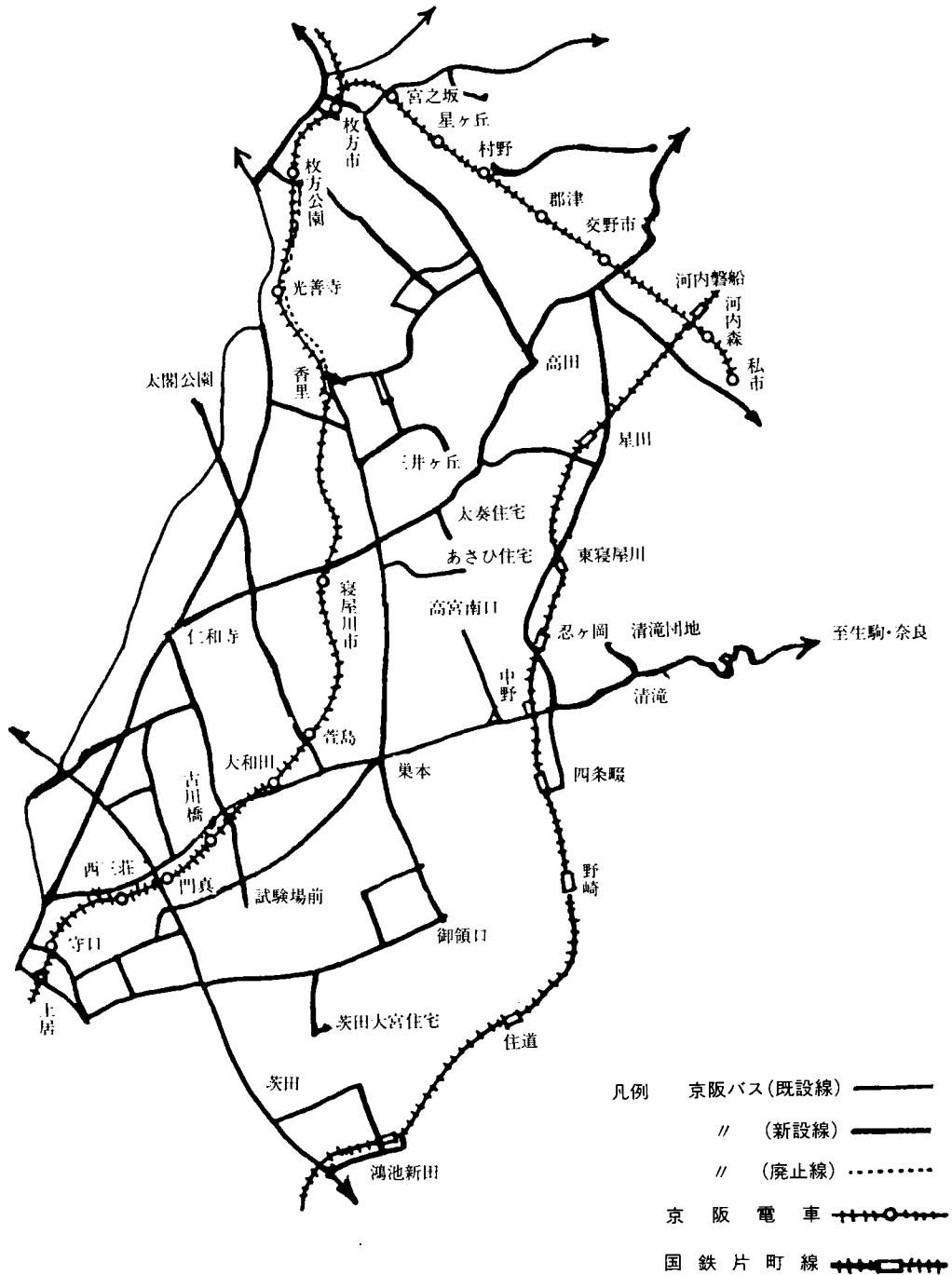
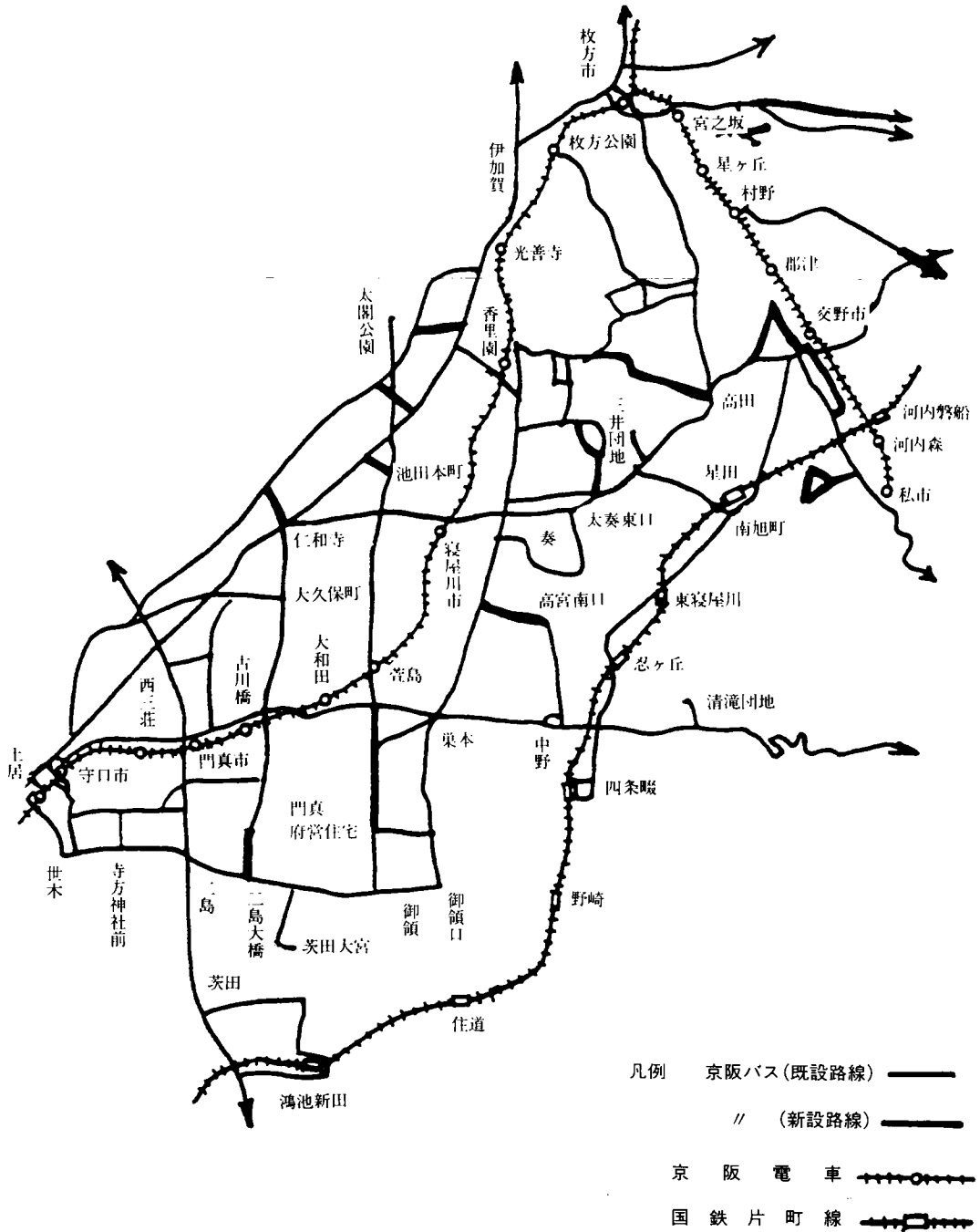


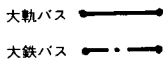
図3・11 d) 昭和51年の京阪バス路線図  
 { 京阪バス調べ }



{ 京阪バス調べ }



{ 文献 7) より }



{ 文献 7) より }

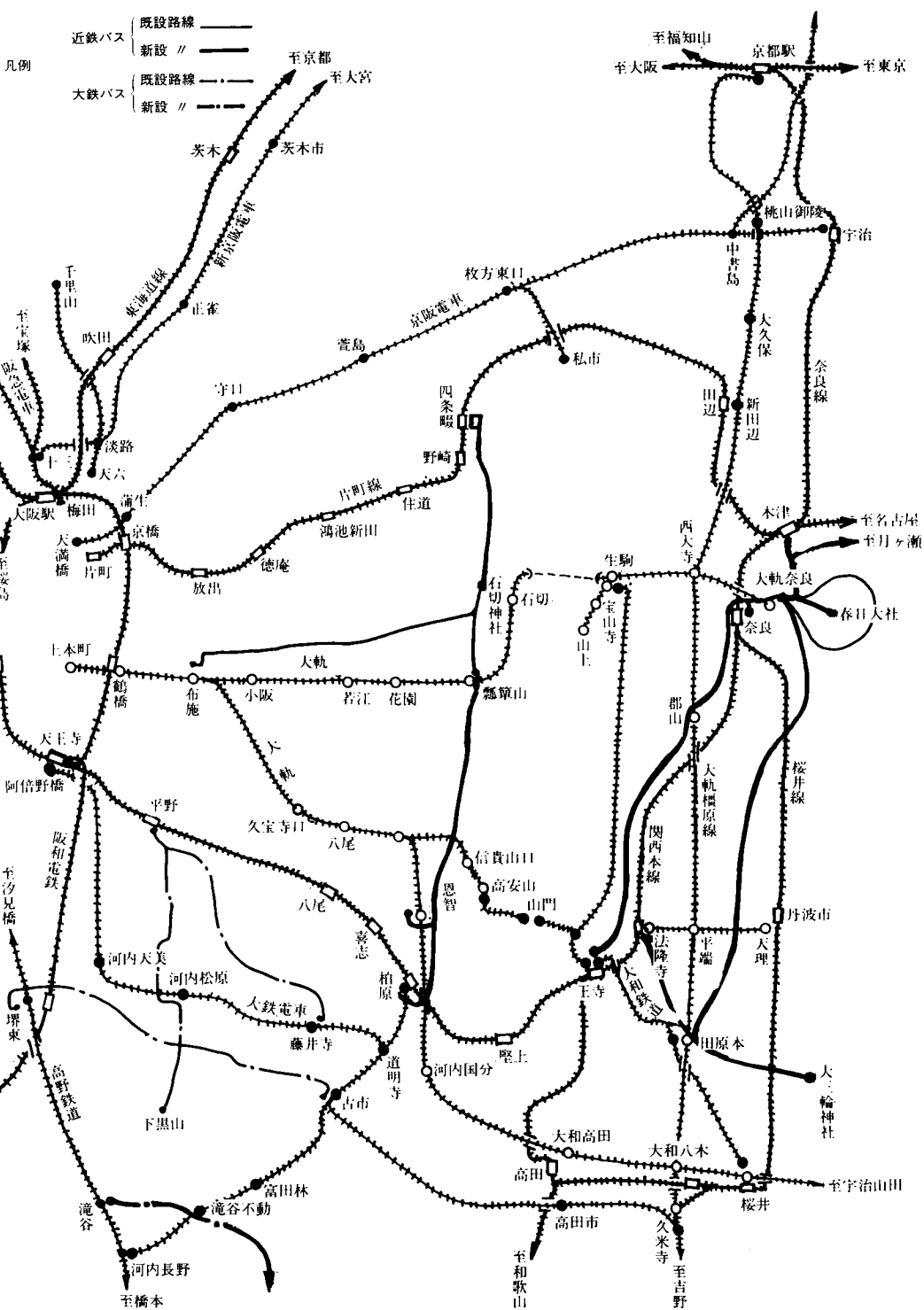


図 3・12 c) 昭和 13 年の近鉄バス路線  
 { 文献 7 ) より }

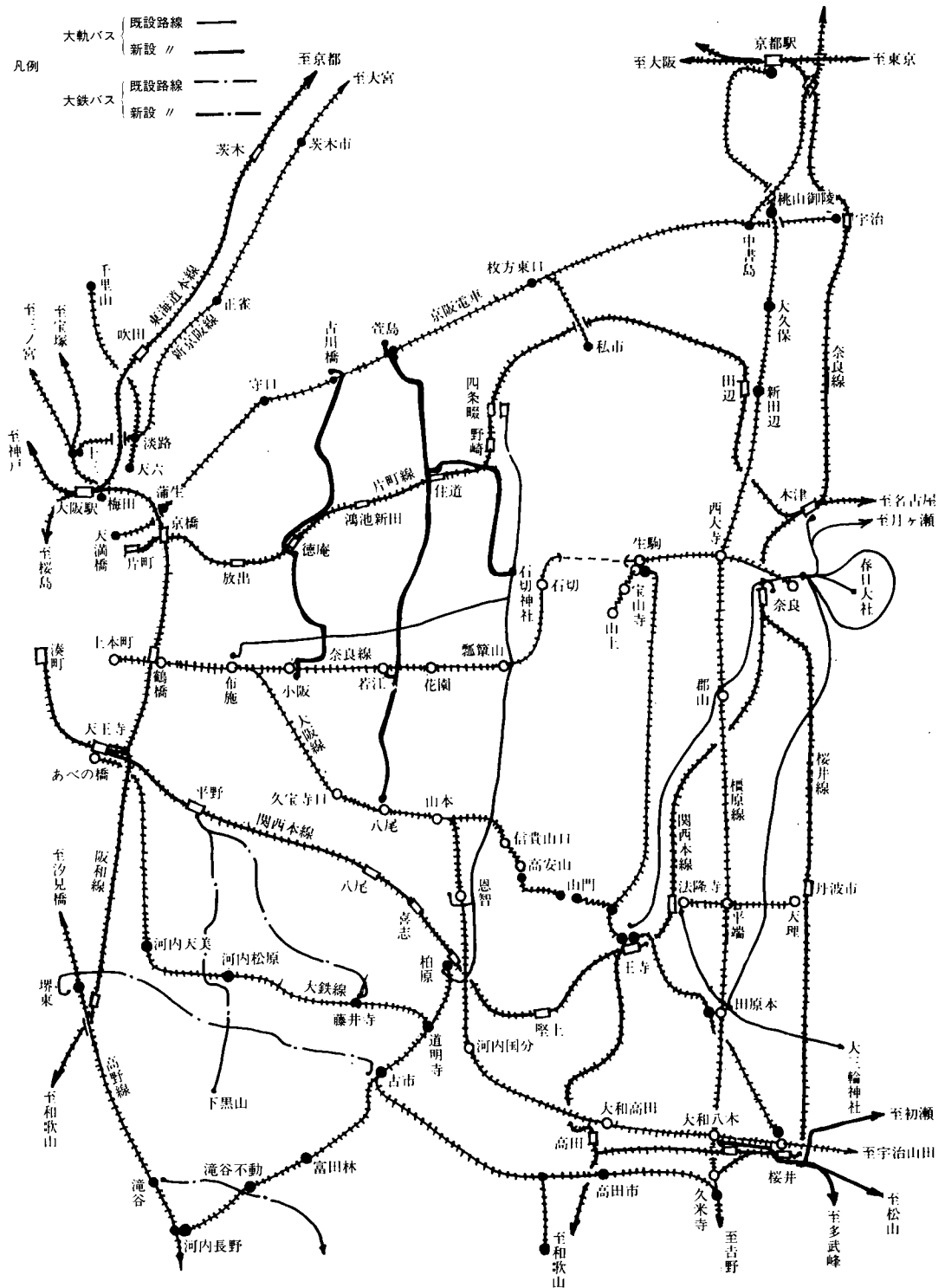
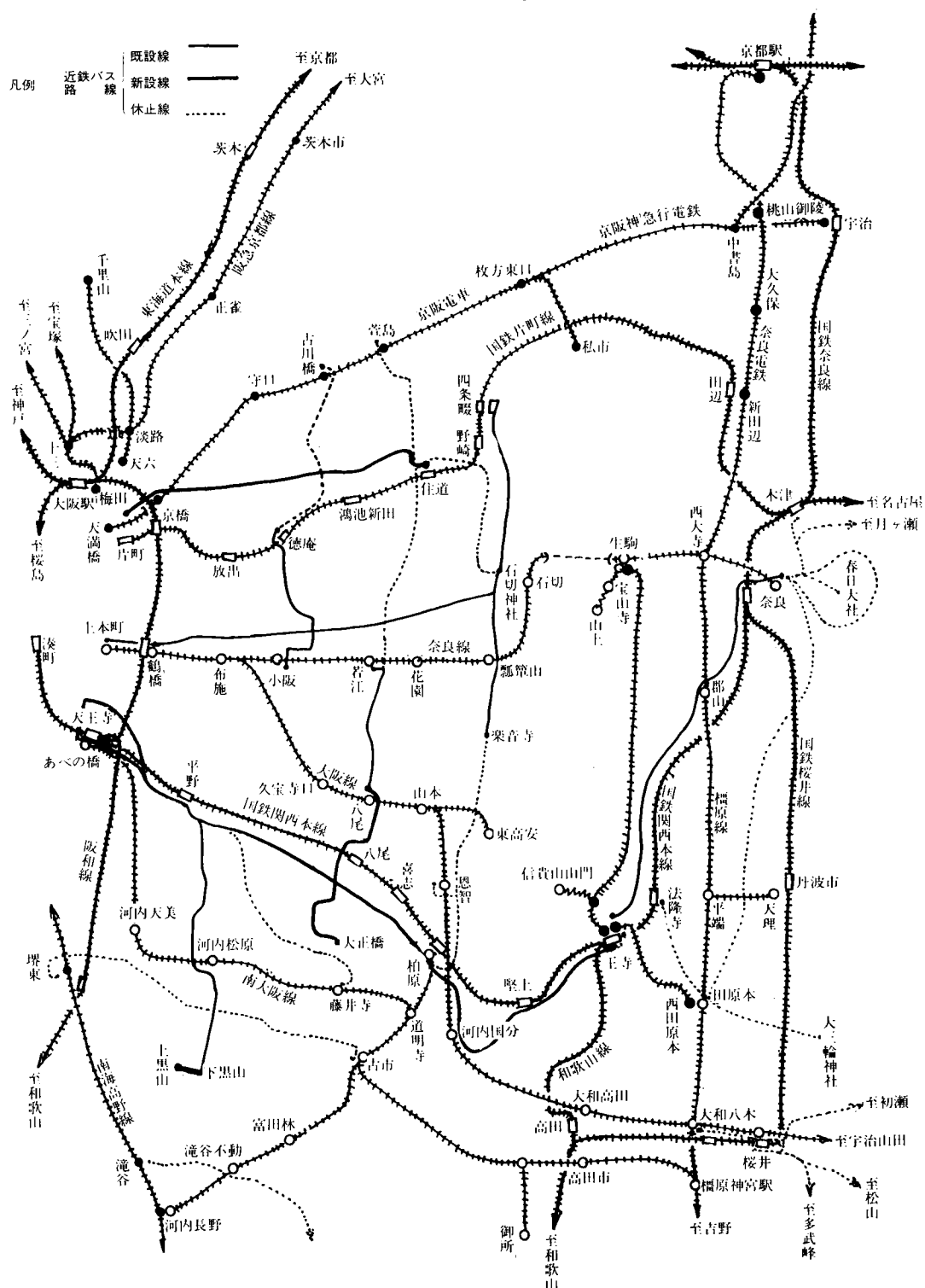
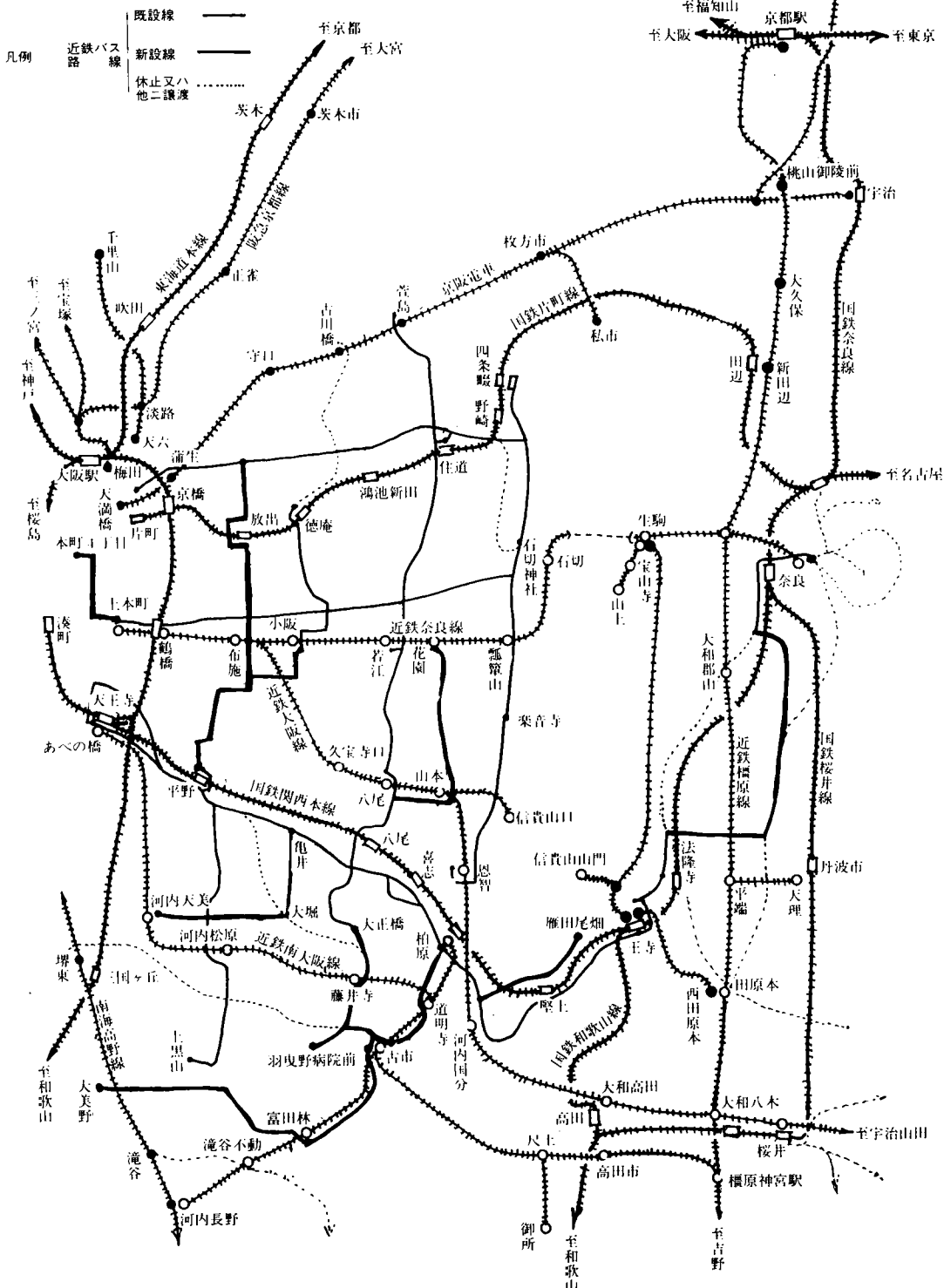


図 3・12 d) 昭和 23 年の近鉄バス路線  
 { 文献 7) より }

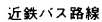




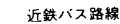
{ 文献 7) より }



{ 文献 10) より }



{ 文献 10) より }



{ 文献 10) より }

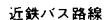
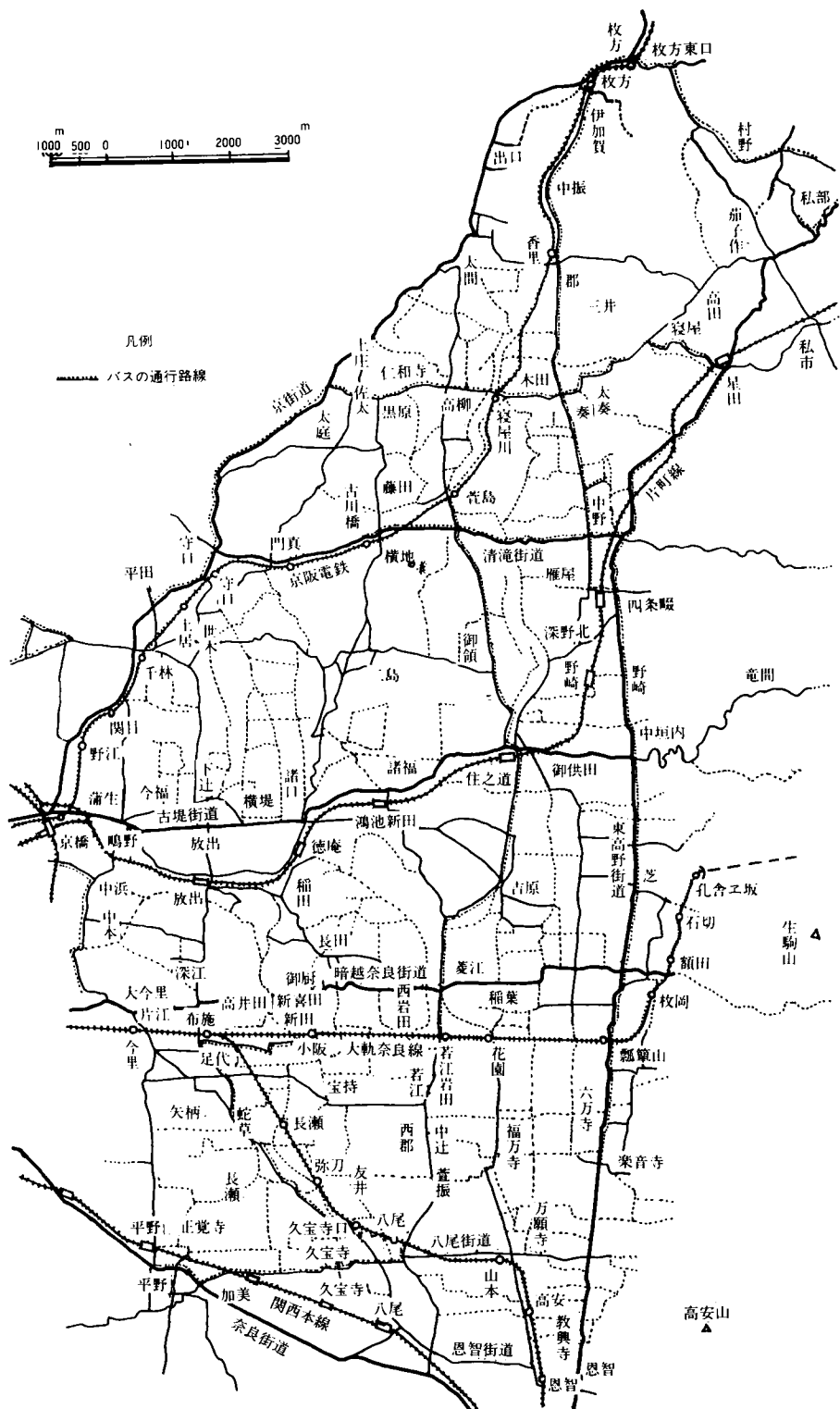


図3・13 a) 昭和2年の大阪東部路線図  
(バス路線)



(バス路線)

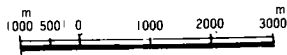
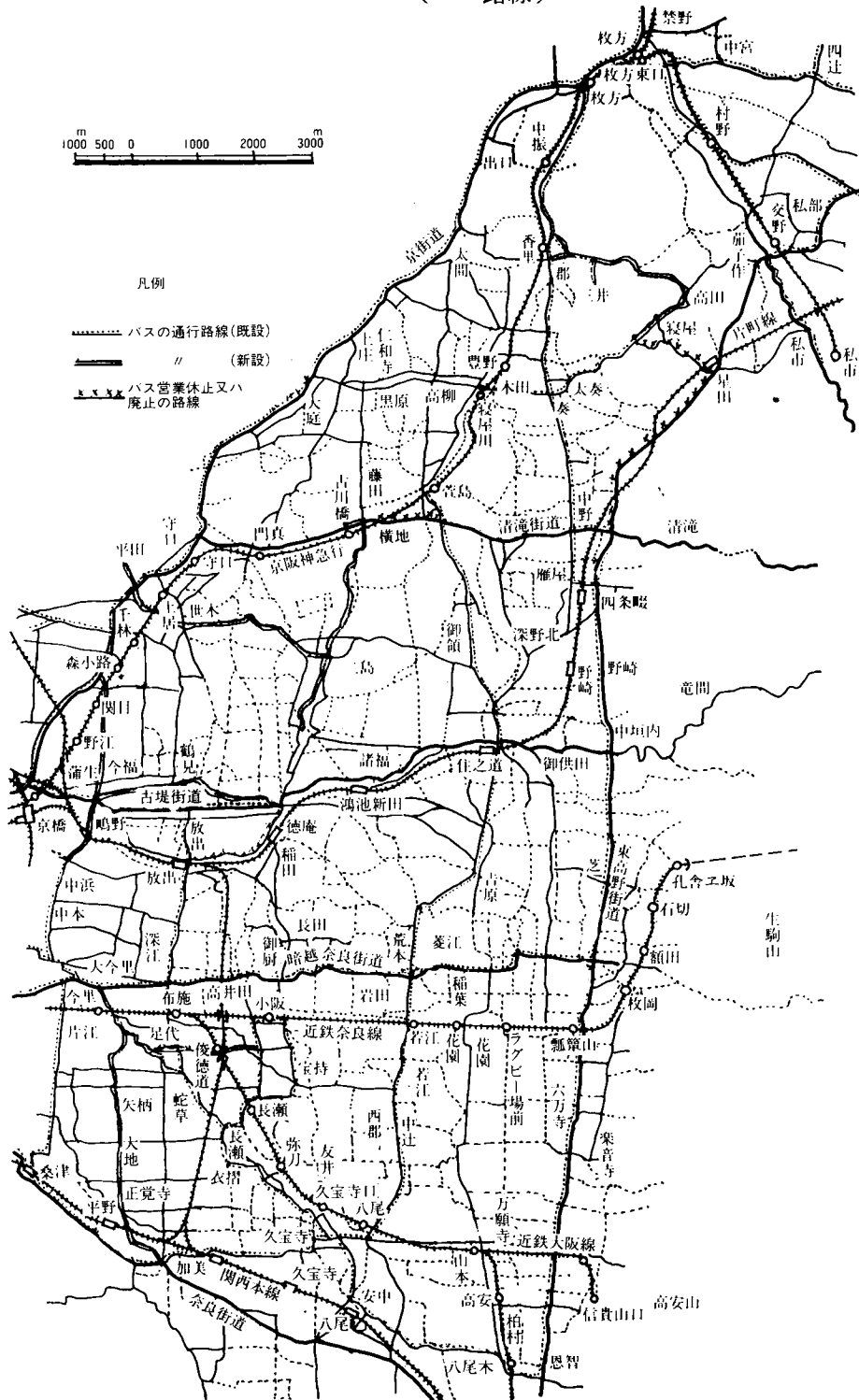
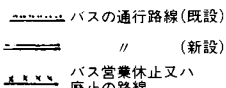


図3・13 c) 昭和23年の大阪東部路線図  
(バス路線)



(バス路線)

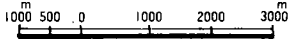




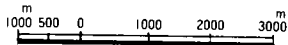
(バス路線)



(バス路線)



(バス路線)



6～7)とを重ねて、大阪東部のバス路線の発展状況を知ることが出来る。このようにして作成したものが図3・13である。

この路線図から次のようなことが云える。

- 1)バス路線の発展状況は、初期段階から、鉄道の主要駅を起終点として、集落の多い古い街道から発展し、道路の改修に伴って、路線の一部が変更されている。
- 2)戦時中にはバス路線は著しく縮小され（休止または廃止）たが、戦後は路線の拡大を計っており、大阪市周辺都市での私鉄系バス路線と市営バス路線、また、私鉄系バス間の相互乗入れも行われ、特に昭和30年代後半から50年代前半までの路線の延長は著しいものであった。特に大都市圏への人口集中から、大阪市周辺部の住宅団地の開発に伴って、最寄主要駅と団地内への交通機関として路線の整備が進められた。
- 3)昭和30年後半から40年代にかけて、大都市圏内の中核都市間交通としてもバス路線が鉄道に替って設定され〔例えば東大阪線（吹田～八尾間）〕多くの路線を延ばしたが、道路の混雑の激化に伴い、定時性を失い多くの路線は廃止され、大都市圏内の中距離バスは姿を消し鉄道とバス交通の分担が自然と確立されつつある。

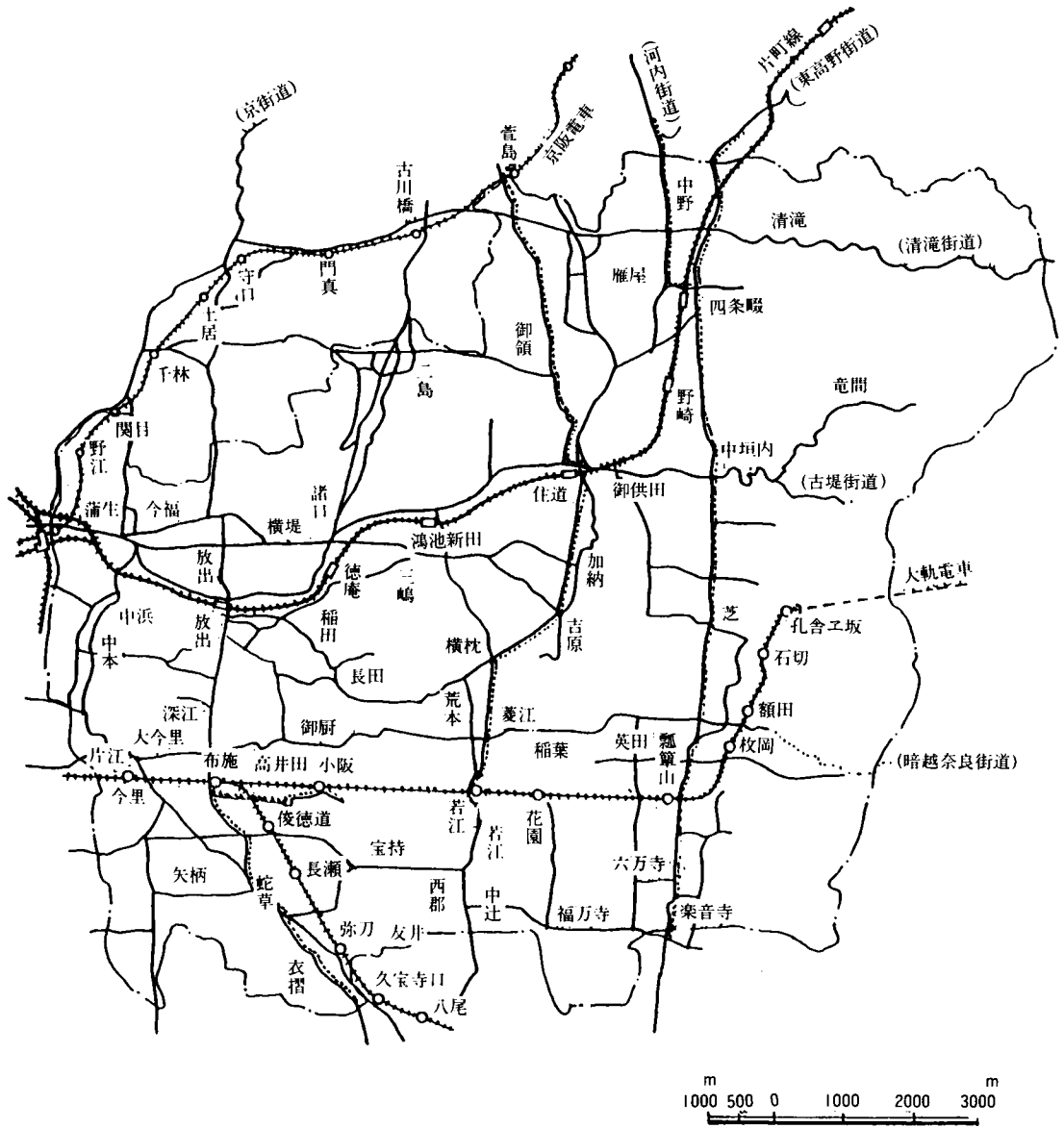
### 3・3・2 東大阪地域のバス路線と市街化状況

前項では大阪東部のバス路線について、大要を述べたが、これを東大阪地域に限定して挙げると図3・14に示すものとなり、経年的に路線の拡張状況を表に纏めたものが表3・5と図3・15である。これによると、道路の整備状況に比べて路線の延長は大きく伸びることなく、大体、昭和40年代後半からはほぼ横這いの傾向であり、これに反して道路は大きく整備された。当地域の路線密度は昭和23年の約60%を最高に41年位までは50%を上回っていたが道路整備の進んだ40年代後半からは急下降し、50年代になって36～37%程度となっている。

次にバス路線によっての市街地の発展模様を見るために、第2章の東大阪地域の市街化の図面と図3・14とを重ねると図3・16に示すものとなる。市街地の発

図 3・14 a) 東大阪地域バス営業路線整備状況

(昭和 2 年)



- バス通行可能道路
- バス営業路線(既設)
- ==== (新規)
- バス営業休止マタハ廃止路線

図3・14 b) 東大阪地域バス営業路線整備状況 (昭和7年)

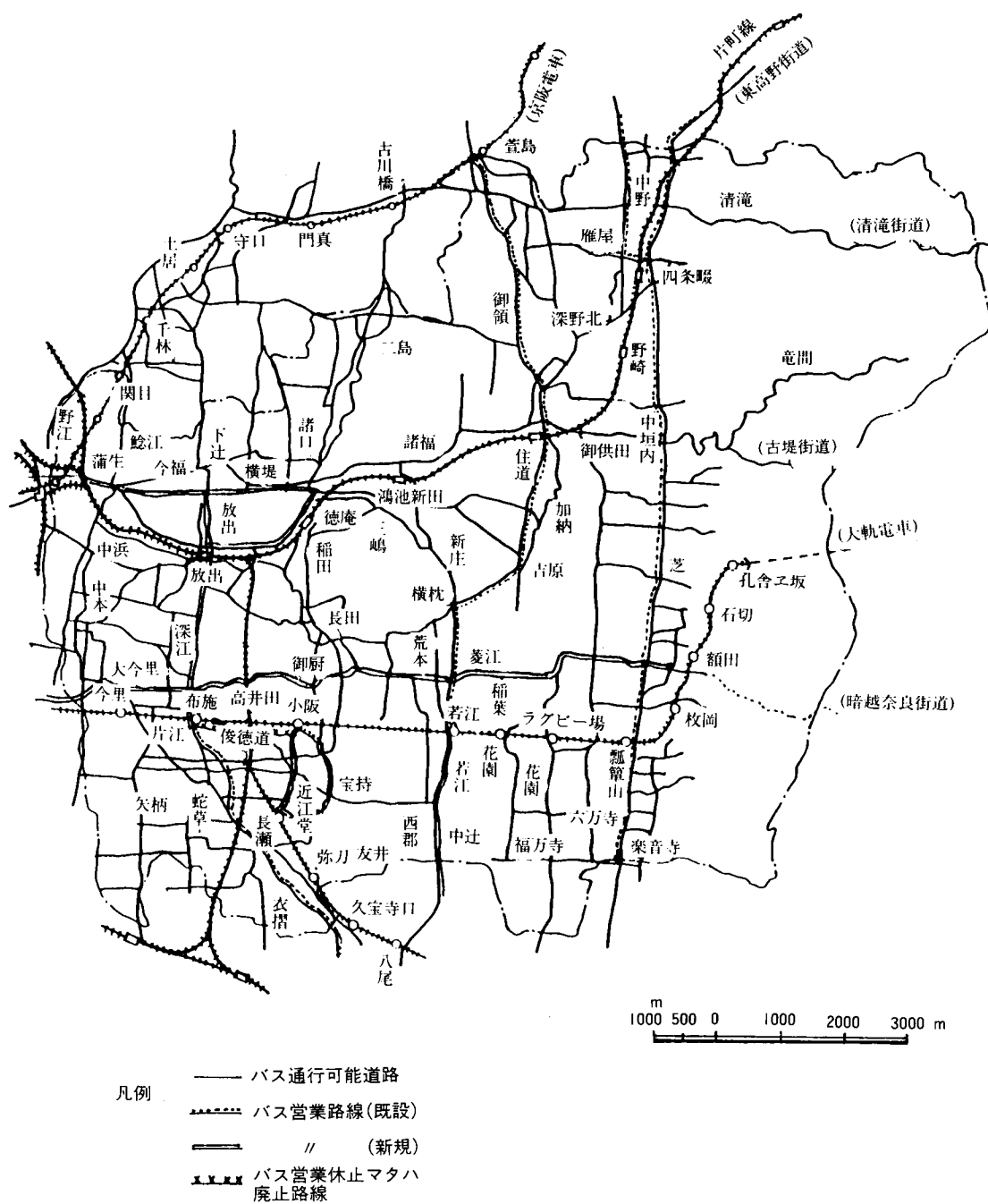


図3・14 c) 東大阪地域バス営業路線整備状況 (昭和23年)

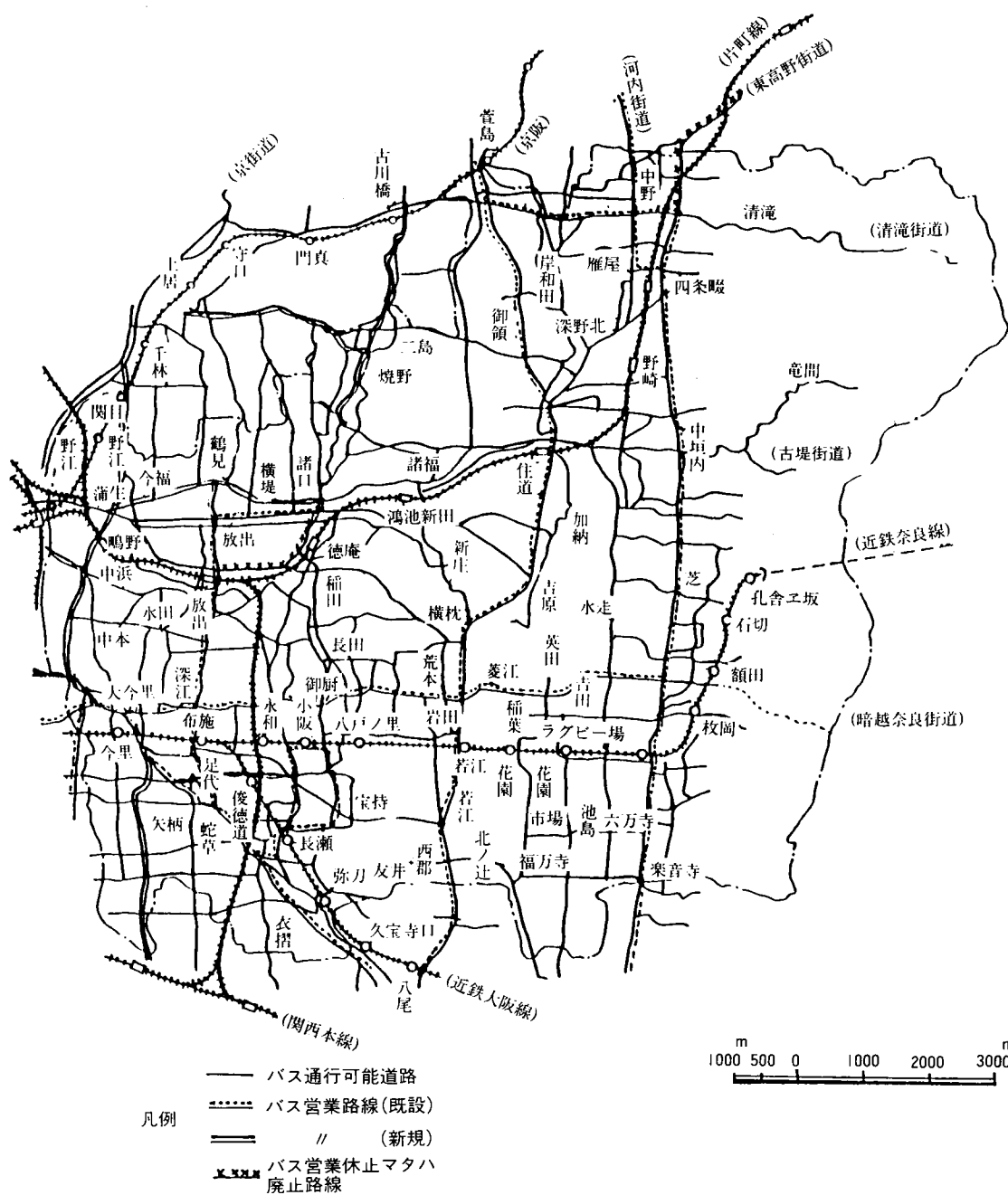


図3・14 d) 東大阪地域バス営業路線整備状況(昭和30年)

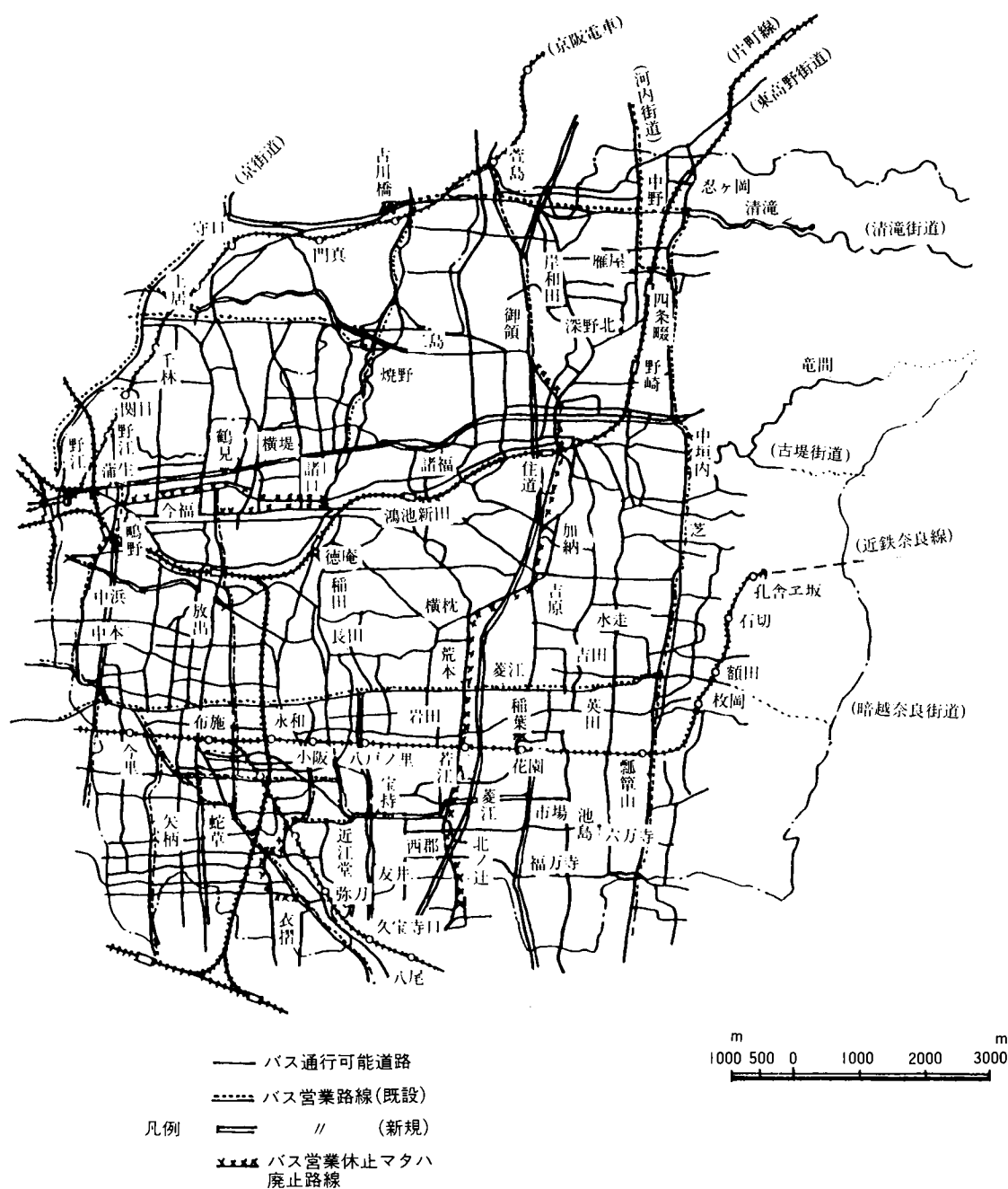
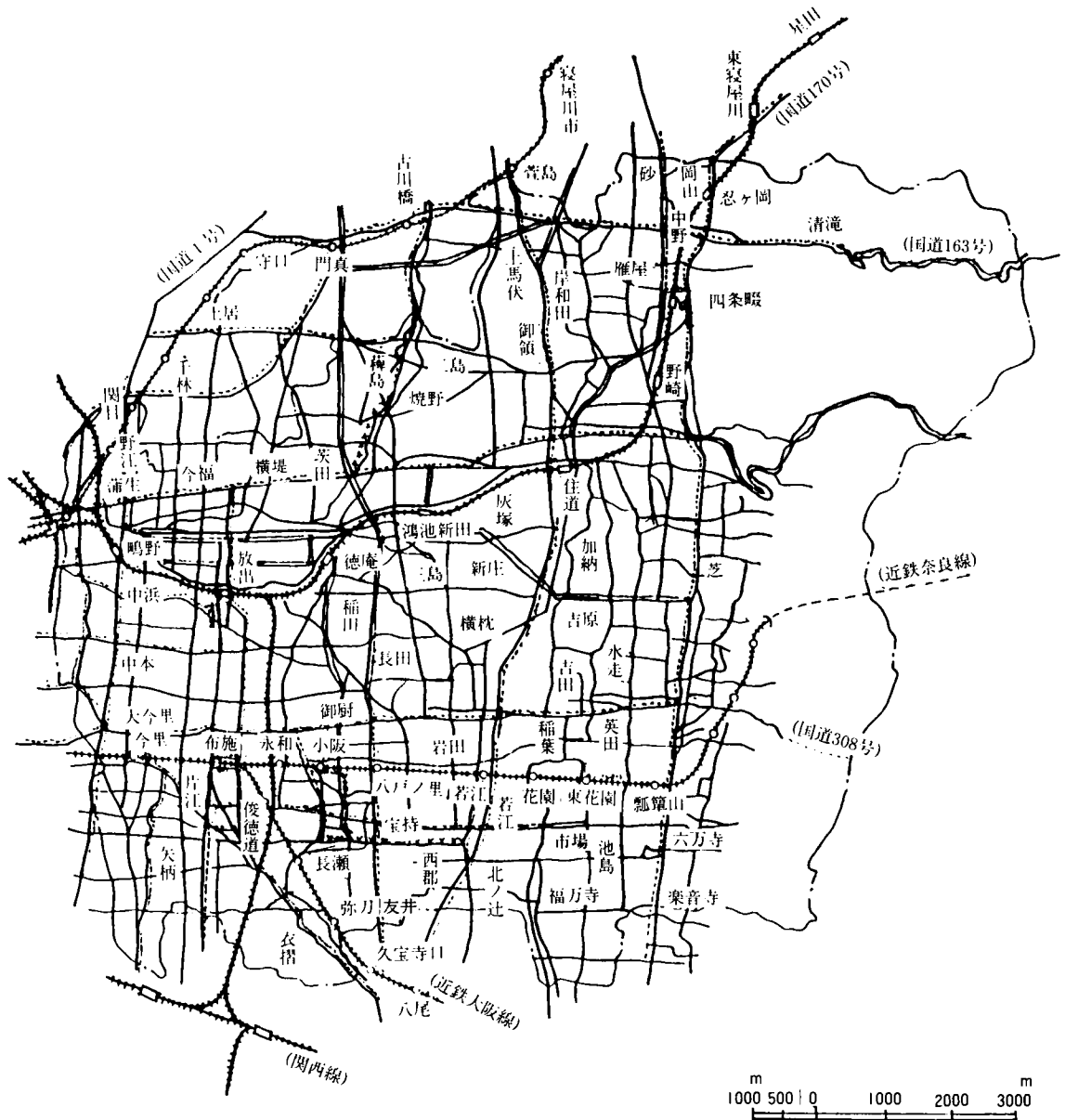




図 3・14 e) 東大阪地域バス営業路線整備状況 (昭和41年)



- 凡例
- バス通行可能道路
  - バス営業路線(既設)
  - // (新規)
  - ××××× バス営業休止マタハ廃止路線

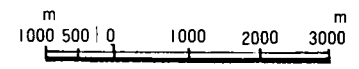


図 3・14 f) 東大阪地域バス営業路線整備状況 (昭和51年)

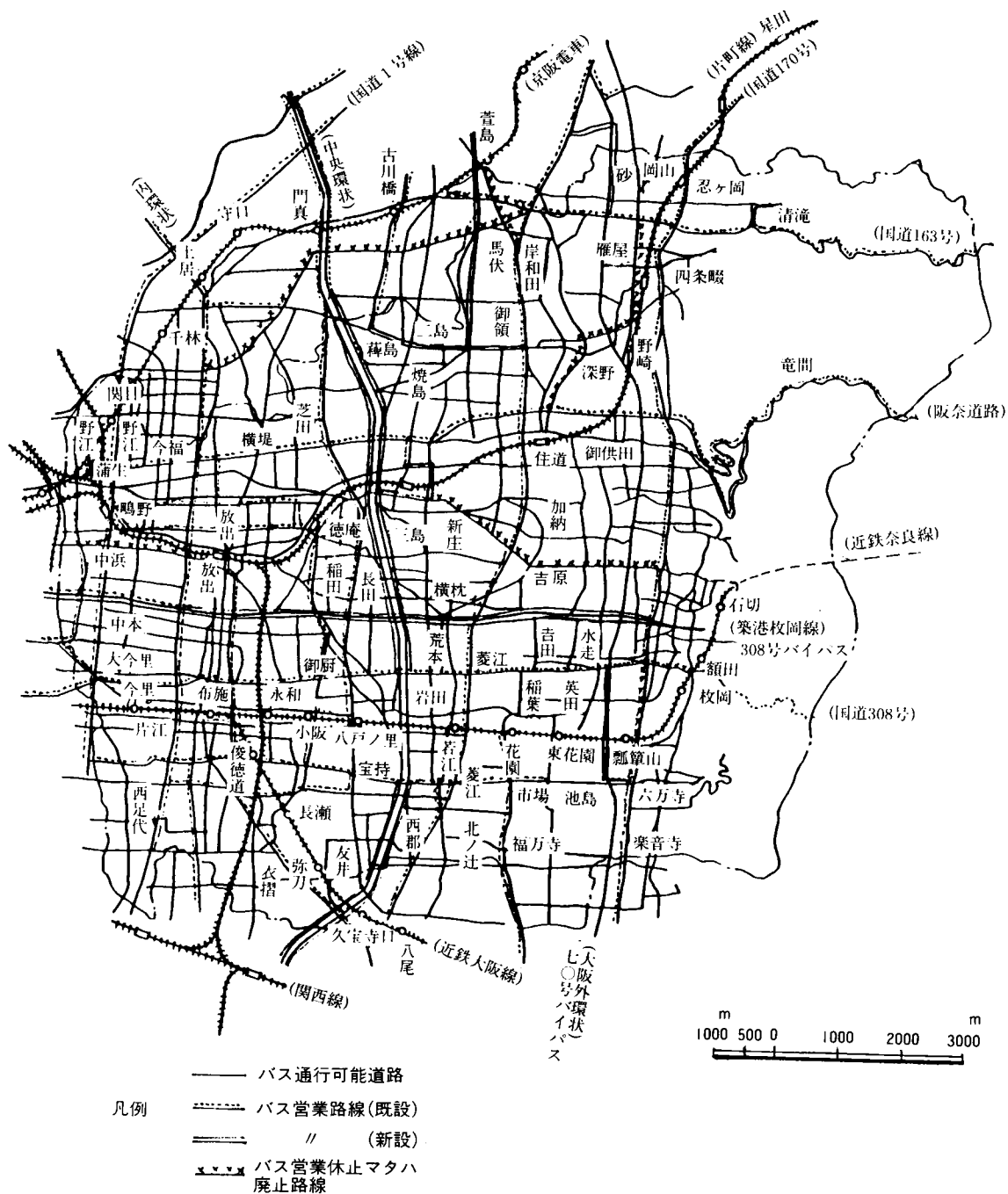


図3・14 g) 東大阪地域バス営業路線整備状況 (昭和55年)

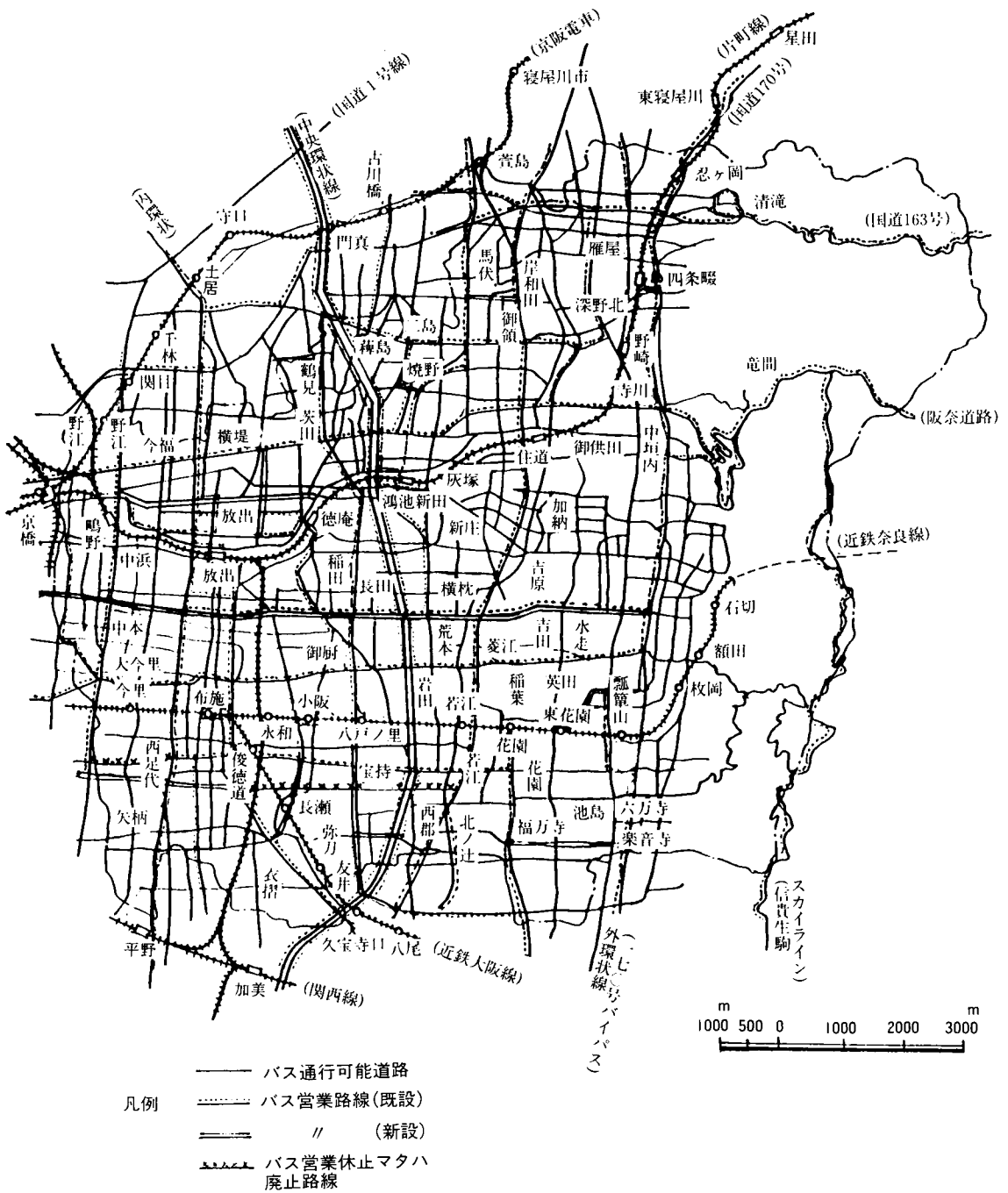


表 3・5 東大阪地域のバス路線延長とバス路線密度

年	営業路線延長			休止又ハ 廃止路線	バス通行可 能道路延長 (B)	バス路線 密度 (C)
	新規・復帰	営業中	計 (A)			
昭和2	30.4 km	— km	30.4 km	— km	95.7 km	31.8 %
" 7	26.8	28.9	55.7	1.4	98.0	56.8
" 23	17.9	53.6	71.5	2.1	119.3	59.9
" 30	39.3	54.3	93.6	17.2	161.2	58.1
" 41	35.4	88.2	123.6	5.4	273.6	45.2
" 51	29.0	102.7	131.7	20.9	353.6	37.3
" 55	12.2	126.7	138.9	5.0	379.5	36.6

B：幅 5.5 m 以上の道路総延長（表 3.1 ヨリ）

$$C = \frac{A}{B} \%$$

{ 道路延長および、バス路線には信貴生駒  
スカイラインは入れない。 }

図 3・15 東大阪地域のバス路線密度の経年変化

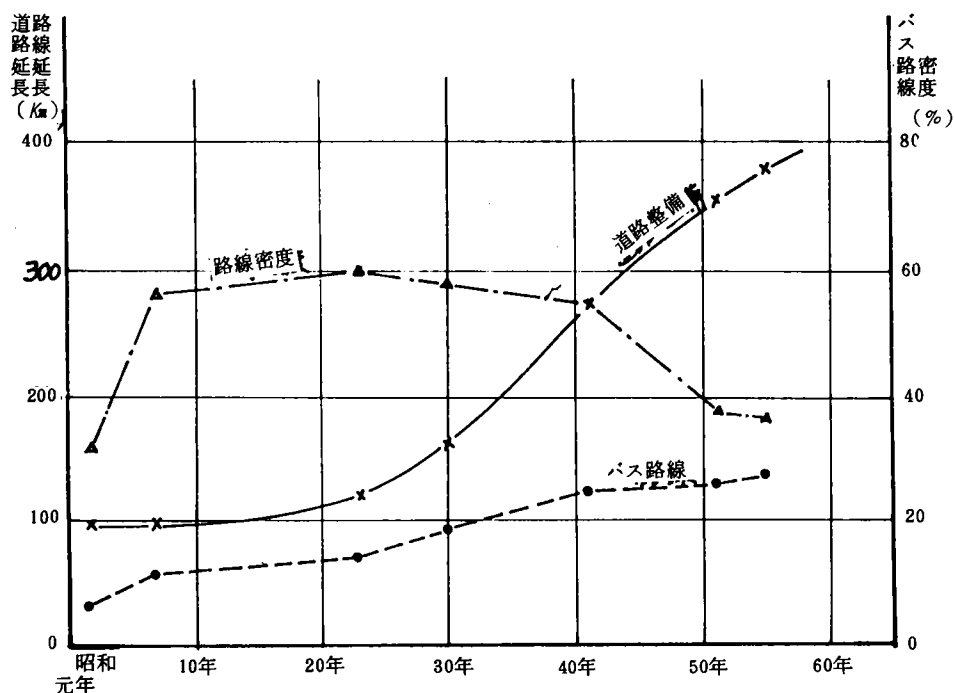


図 3・16 a) 東大阪地域のバス路線と市街地 (大正12年)

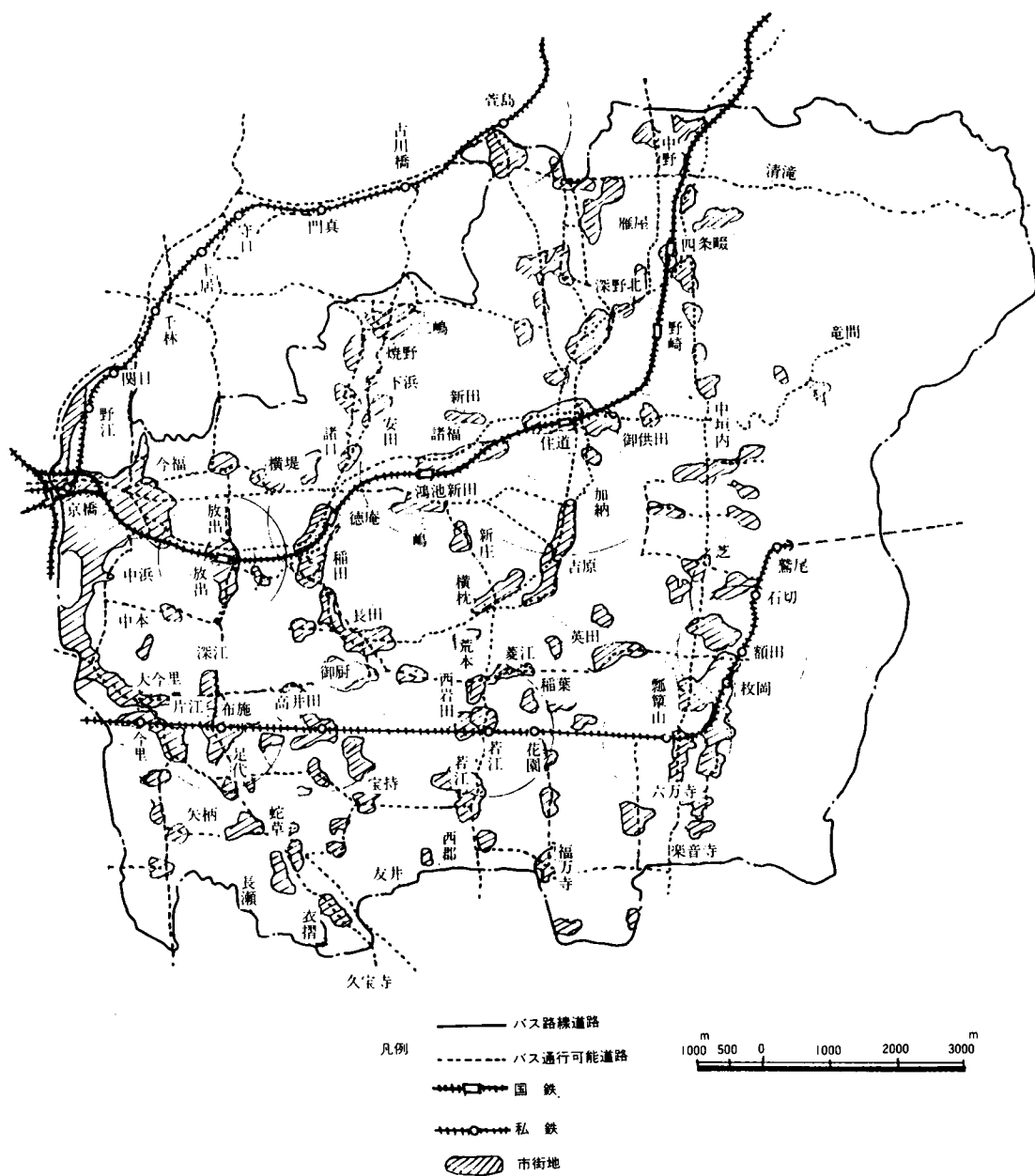


図 3・16 b) 東大阪地域のバス路線と市街地 (昭和 2 年)

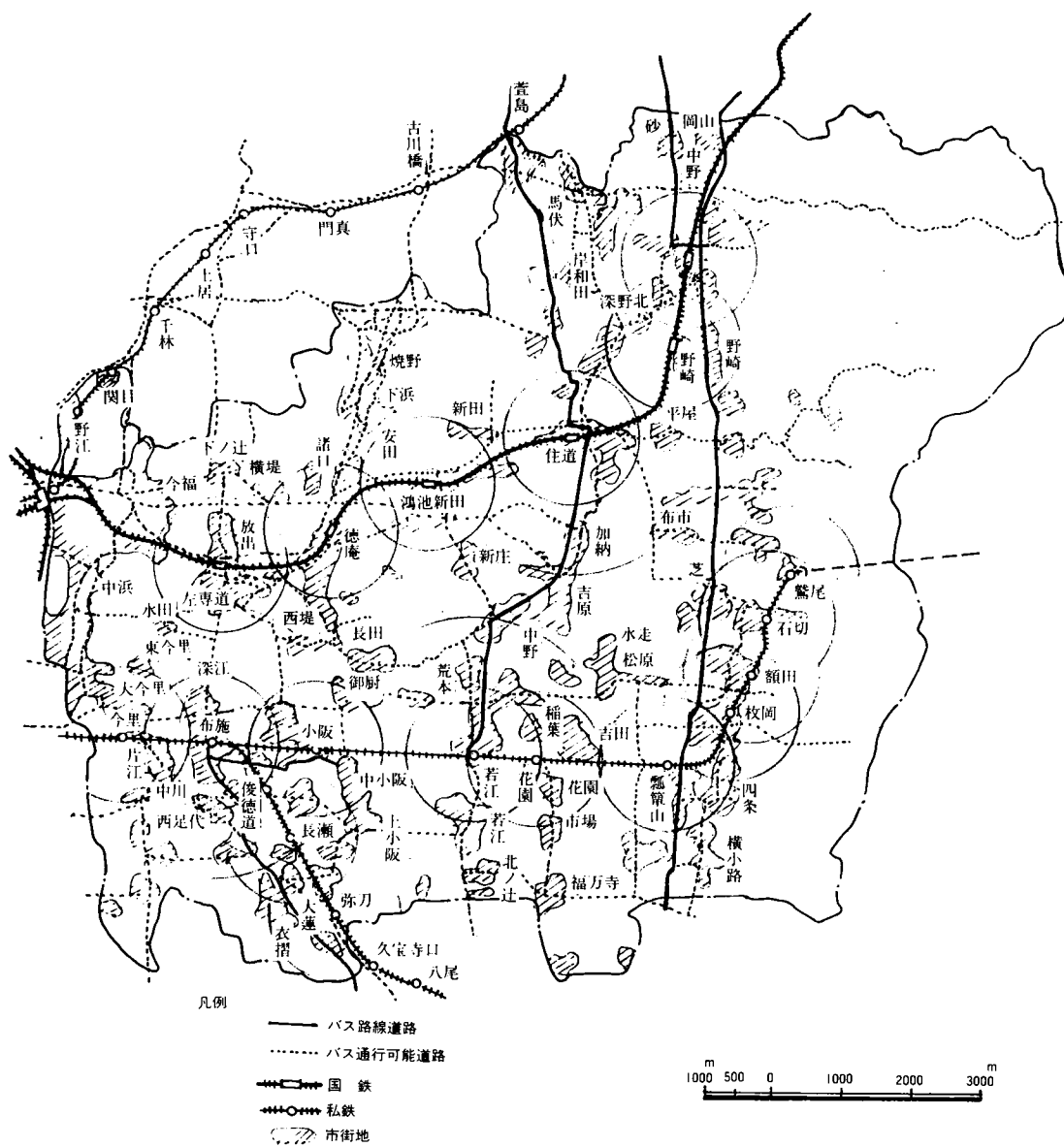


図3・16 c) 東大阪地域のバス路線と市街地（昭和7年）

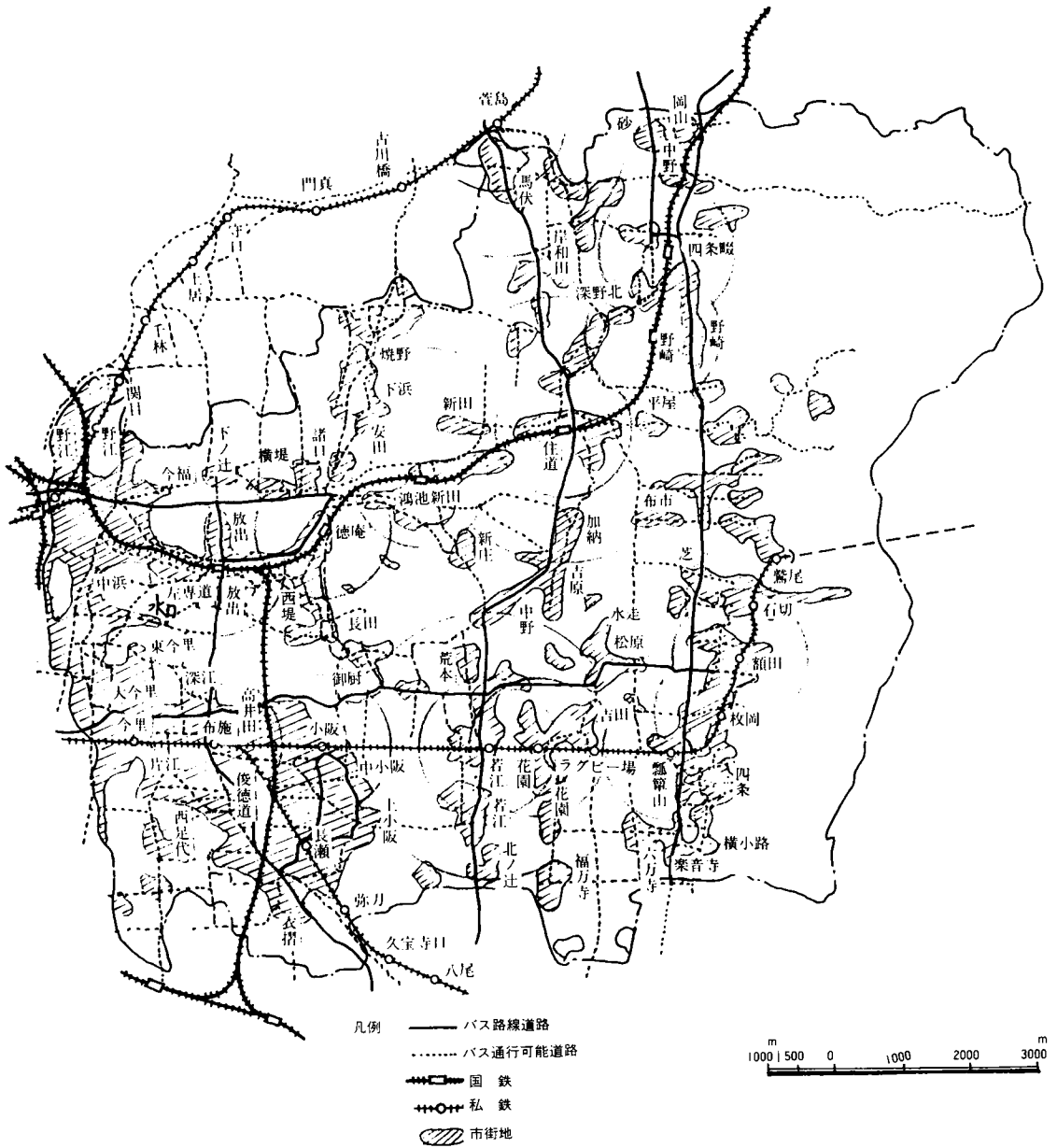


図3・16 d) 東大阪地域のバス路線と市街地（昭和23年）

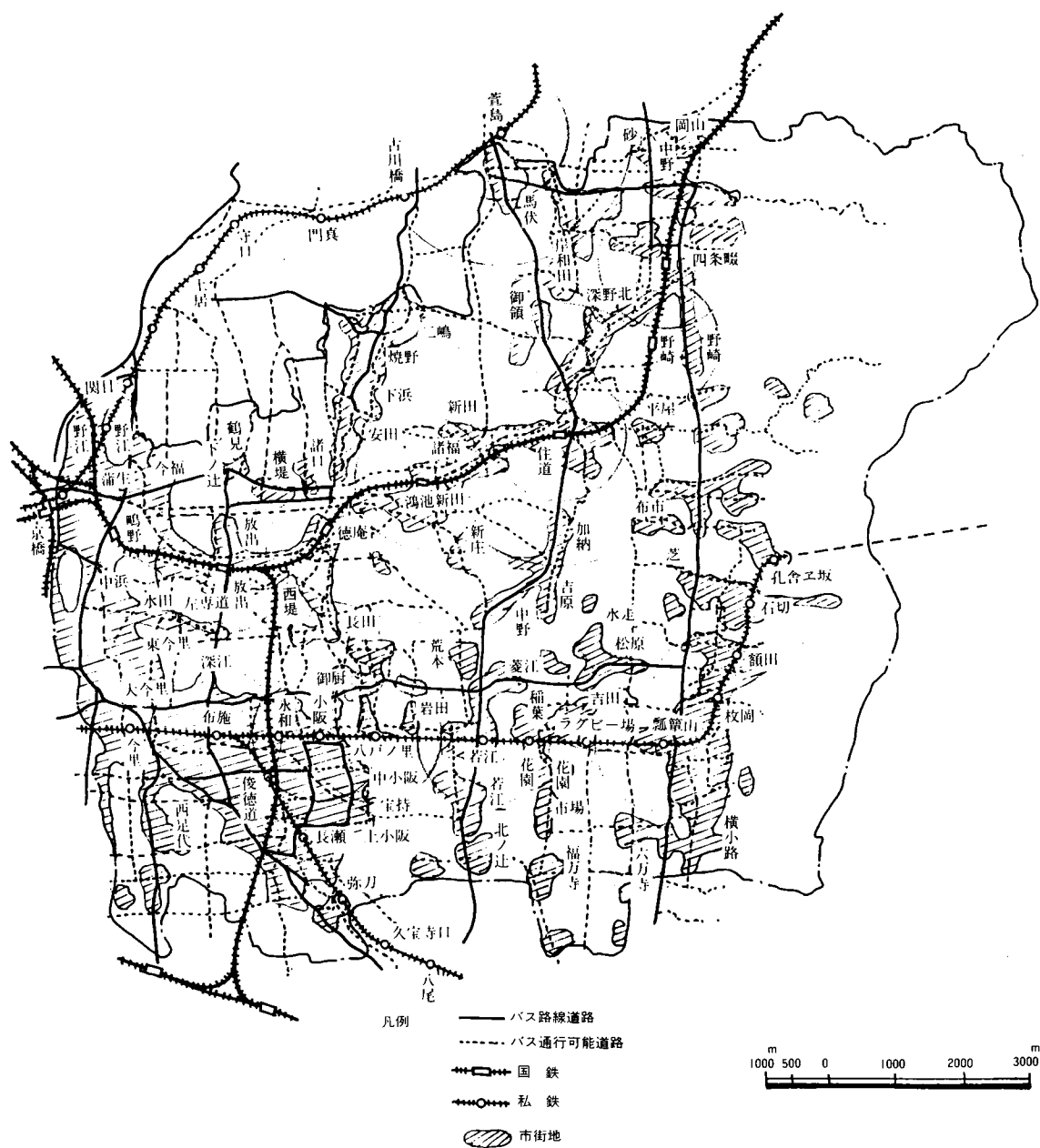




図 3・16 e) 東大阪地域のバス路線と市街地（昭和30年）



図 3・16 f) 東大阪地域のバス路線と市街地（昭和41年）



図3・16 g) 東大阪地域のバス路線と市街地（昭和51年）

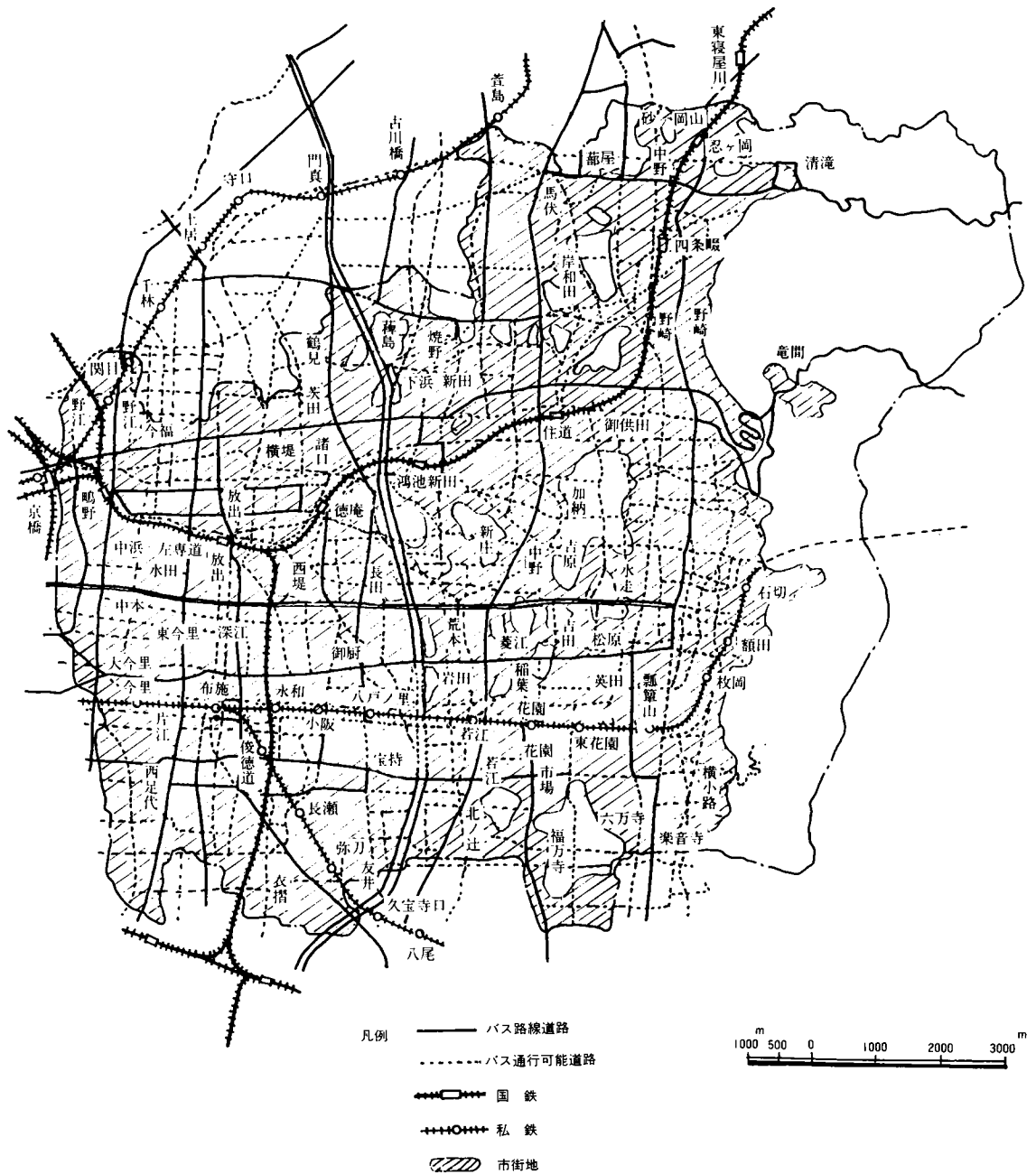


図3・16 h) 東大阪地域のバス路線と市街地（昭和55年）



展状況を比べるために、バス路線のなかった大正12年の市街地を基に以後バス路線の発達と共に市街地の状況を考察する。

1)大正12年（図－a））

国鉄片町線の各駅、放出、徳庵、鴻池新田、住道駅ならびに大軌電車の今里、布施、小阪、若江、瓢箪山、枚岡、石切等の駅を中心とした約1キロメートル半径の地域に市街地が形成されており、また旧街道筋や主要道路の交差部分に多くの集落を形成している。

2)昭和2年（図・b））

バス路線が東高野街道（国道170号）および河内街道の一部と京阪萱島～住道間（即ち萱島～住道～大軌若江）の3駅を結ぶルート、また大軌布施駅より奈良街道（八尾）へと通ずることとなり、バスが鉄道交通の補足交通機関として利用される現れとなり、鉄道駅より数キロメートル離れた地域のバス影響を見ると、例えば“放出－布施”間と“住道－若江”間を比較すると、前者は夫々の駅からのバス路線はないため、両者を結ぶ道路はあっても駅から1キロメートル圏外には集落は発生していないが、後者は両駅を結ぶ道にバスが営業しているため、両駅から夫々2キロメートルを越える“吉原”

“中野”地区の集落の膨張は大正12年図に比して可成に大きくなっている。

3)昭和7年（図c））

バス路線は新たに古堤街道の寝屋川沿い（放出、今福、横堤附近）と片町線徳庵、放出間沿いにまた、放出から大軌布施間、大軌長瀬、小阪間附近、ならびに暗越峠奈良街道（大今里～菱江～松原～額田附近）に設定され運営されているが、新路線の影響は未だに出ていないが、住道－若江間の吉原、中野附近は増大膨張して来ている。

4)昭和23年（図d））

新バス路線は大阪市東部に多く、既に市街化した部分での市内交通としてのものであるが、既にある東西のルート、暗越峠奈良街道の発展は著しく、近鉄奈良線との間が1キロメートル未満の距離でもある。この沿線の集落の増加は相当なものとうかがえる。また、放出、布施間でも大きく効果が出始め、

双方の駅から1キロメートルを越える部分での集落が見られるようになった。

#### 5)昭和30年（図e））

東大阪地域の都市化はかなり進行して来ており、戦後の復興期でもあり、大阪市東部からの市街化の波が押し寄せていることが良くわかる。特に片町線沿線の都市化より、近鉄線沿線の方が市街化傾向が大きいのは、第5章でも述べるが、列車の運行状況の異による大阪市内からの時間距離の差と考えられる。この図で特に感じられるは、暗越奈良街道のバス路線効果と近鉄奈良線を横断するバス路線による市街化の増大であるが、1個所だけバス路線に関係なく市街化の進展している地区がある。それは片町線徳庵と長田、御厨、小阪、八戸ノ里を結ぶ道路の沿線で、この地は他地区と違って工業地として、住宅街より少しはなれた所として市街化しつつあるからである

#### 6)昭和41年（図f））

当地域の中央部は大阪府と東大阪市とによって土地区画整事業が行われ、道路、河川共に整理・改修されて、整然となり、新しい街作りに一歩踏み出した地域である。バス路線も幹線道路にはほぼ運行されており、また阪奈道路の開通により、大阪、奈良間が飛躍的に便利になった。また、大阪万博にそなえて道路の整備は一段と早められ、また、バスも中距離輸送に目を向けていたため、大阪、奈良、大阪、生駒山上等の比較的長い距離を輸送する路線を増加していた。

#### 7)昭和51年（図g））昭和55年（図h））

東大阪地域の市街化は案外早く進行しており、ほぼ山地と窪地を除いてはほとんど市街化されているようになり、バス路線の影響等は余り目立たなくなった。

### 3・3・3 大阪東部のトラック輸送の発展の経緯について

国内貨物輸送の主力は戦前は鉄道であった。各生産事業所は最寄の貨物取り扱い駅より、専用引込線を設けるか、馬車またはトラックによって荷物の授受を行っていた。戦後我が国での国産トラックは質、量共に向上し、かつ大型化して来た

図3・17 大阪発着路線貨物取扱状況

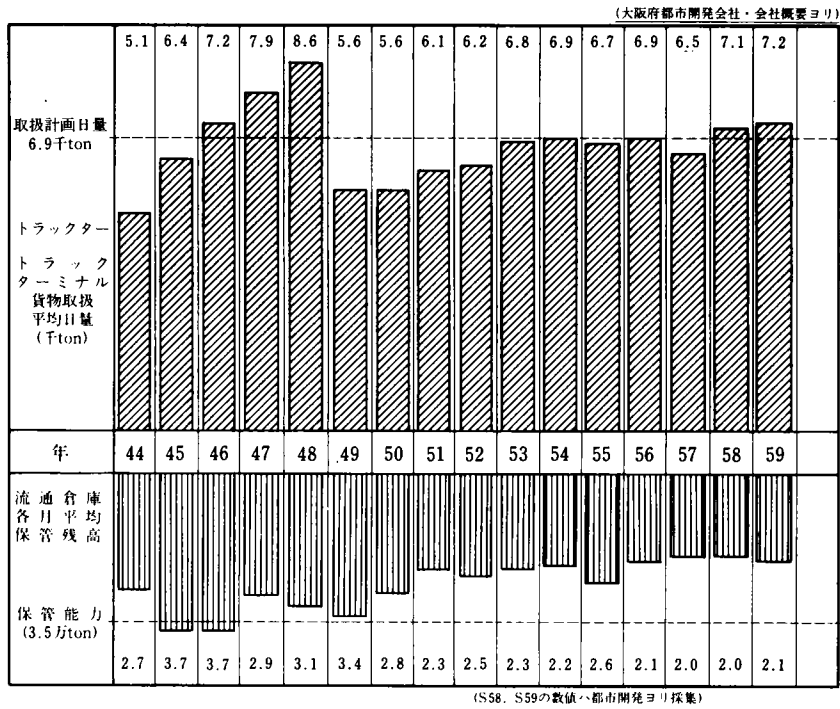
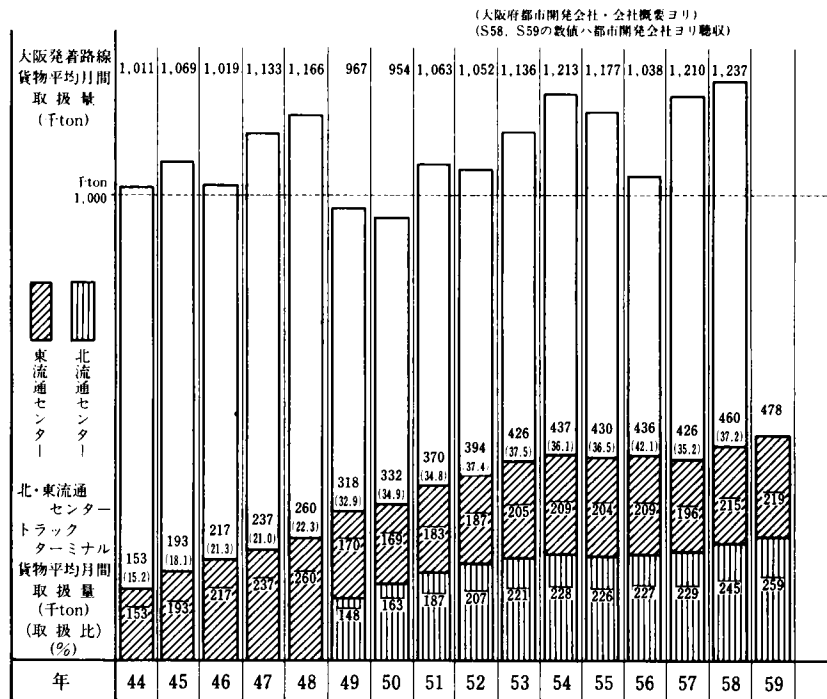


図3・18 東大阪トラックターミナル貨物取扱状況  
倉庫保管状況図



ため、輸送コストが年々低下し、またその迅速性によって、我が国の流通手段に変革をもたらすこととなった。一方道路においては、急速な整備によって、高速道路網の拡充・地域幹線道路の整備等、我が国の経済成長速度に合わせたテンポで整備が進められることとなった。従って、これらの道路網に乗って、全国くまなくトラック便は活動することとなり、大都市周辺には、長距離トラックと地域便トラックの基地ともなる施設が必要となった。

当東大阪地域には、中央環状道路の中間点の荒本附近に東部流通センターを設けた。(図3・9参照) 1日の集荷量<sup>116)</sup>は昭和59年度で7.2千トンにも達している。大阪発着路線貨物取扱状況と、北部、東部両流通センターの取扱量を図に示すと、図3・17<sup>116)</sup>となり、また東部流通センターのトラック貨物取扱平均日量と流通倉庫各月平均保管残高を図3・18<sup>116)</sup>に示した。

これらの図より、当地域にある東部流通センターでは、昭和44年開設以来、順調に取扱量は増加しているが、昭和49年に北部流通センターの開設に伴って東部の扱量は北部に転嫁すると共に、第一次オイルショックの影響で全般的に流通量が減少した。3・18図により倉庫の保管残高は開業の次年度で保管能力を超えているが、その後は荷受能力の合理化によって、倉庫在庫の商品数は次第に減少しつつある。このように幹線道路網の整備と流通センターの整備によって増々トラック輸送が鉄道貨物輸送を圧迫し、流通手段の合理化がすすんでいる。

### 3・4 結 語

第3章では、東大阪地域の道路網が古代からどのように発達して来たか、何時頃からどのように発達して来たかを、自動車社会と関係のなかった大正3年の地図を基盤に、その現状と対比して文献によって古代からの道を調べ、その道のもつ重要性和歴史を知ることが出来たが、これ等の道が今日の自動車社会での道路へと変化して来た過程と、これが地域に与える影響について調査をした結果、次の事柄が明らかになった。

- 1) 東大阪地域の陸上交通は古くから難波津(大坂)と大和を結ぶ交通需要により、生駒山系を越える道、または迂回する道等によって何条にも結ばれて



おり、その中心的な位置に当地域があり、集落の形成もこれらの街道に沿った形で発展して来た。

- 2) 京都に都が移った中世期からは、京・大阪を結ぶ京街道と、これより分岐して南海に通じる街道を始め、河内の中心部と京街道を結ぶ南北の街道が発生し、これらの南北の街道と古くからの東西の街道の交差部分を中心に集落が発展して来ている。
- 3) 昭和に入って、自動車の発達に伴い、特に戦後のモータリゼーションによって、道路状況は急激な変化をなし、道路の構造まで変革をきたすこととなり、大幅員の道路整備が即ち、昭和30年以降50年頃までに幅員 5.5 m以上の道路整備が急がれ、特に昭和40年～50年頃での幅員11.0m以上の大幅員道路の整備率が高く、一方旧来の 5.5 m未満の道路は露地化して、次第に通過道路の性格を失い、生活域内道路として過去の面影を残すのみとなった。また、この旧来の道は数も減少しつつある。しかし、昭和55年以降については、道路整備も環境問題・用地取得の困難さから整備テンポがスローダウンし始めている。

また、東大阪地域の道路整備状況と東部流通センターでのトラック貨物取り扱い量とはほぼ比例し伸展している。

- 4) バス路線と道路整備の関係は、表 3・5、図 3・15に見られるように、戦前は道路整備のテンポも遅く、整備された道路には、直ちにバス路線が設定されたため、道路延長の伸びと、バス路線の伸びはほぼ並列していたが、戦後は道路整備のテンポが早く、バス路線の伸びと大きく差が付いている。このことは幹線道路整備が進む中で、地域性の高いバス路線は必ずしも道路整備に追従しなくなっていることが判る。しかし、昭和30年～40年代前半までは、中距離バス輸送の魅力もあったのと、一方大規模住宅団地の整備が各所で行われていたので、団地内各所と最寄りの鉄道駅間のバス路線等によって、バス路線の伸びはかなりあったため、道路整備が急速に進展しても、バス路線密度は大きく減少することがなかった。しかし、昭和50年以降は中距離バスは幹線道路の渋滞によってその魅力を失い、廃止される傾向ともなり、ま

た全体のバス路線延長の伸びも横這い状態となって来た。従って道路整備に対して、路線密度は急激に減少する結果となっている。

- 5) 道路と市街化状況の関係は、一般的には鉄道駅に接する幹線道路に沿って駅に近い2 km以内の地点から市街地は発展しており、またバス路線のある道路においても、駅に近い区域から発達して来ている。

註1) : 文献1) 第1章「河内の古道」より

註2) : 文献1) P 10 より

註3) : 文献2) より要約引用

註4) : 文献3) による

註5) : 文献2) より引用

註6) : 文献11) より

### 第3章 参考文献

- 文献1) 歴史の道 ―― 河内古道と伊勢みち (財団法人環境文化研究所)  
(近畿圏における歴史の道の再発見と整備のための方策)

昭和55年度報告書

- 文献2) 歴史の道シリーズ三 〔(財) 環境文化研究所  
東高野街道 昭和58年 〔(株) コミュニティー&コミュニケーション  
文献3) 角川日本地名大辞典27 大阪府 昭和58年10月8日 角川書店 発行  
文献4) 京阪バス50年史 昭和48年 京阪バス株式会社  
文献5) 大阪市電気局40年史 昭和18年9月5日 大阪市電気局  
文献6) 大阪市交通局75年史 昭和55年3月31日 大阪市交通局  
文献7) 50年のあゆみ (近鉄) 昭和35年9月16日 近畿日本鉄道(株)  
文献8) 日本地図選集 京浪速畿内古地図撰 人文社蔵版

昭和45年9月1日

- 文献9) 日本地図選集 文政・天保国郡全図並大名武鑑 人文社

昭和42年8月31日

- 文献10) 近鉄ハンドブック 40年版～55年版 近畿日本鉄道(株)  
文献11) 会社概要 (大阪府都市開発(株)) 大阪府都市開発(株)

昭和59年5月1日発行

- 文献12) 第5回日本土木史研究発表会論文集 1985年6月 天野光三  
「東大阪地域における鉄道網の発展過程について(その2)」 前田泰敬  
二十軒起夫

## 第4章 東大阪の河川と舟運の発展の歴史

## 第4章 東大阪の河川と舟運の発展の歴史

### 4・1 概 要

東大阪地域は、既に2・1・1で述べた如く、淀川と大和川によって囲まれた地域であり、また古大和川は幾つもの河川に分かれて、大阪城附近で淀川と合流していた。また地域の中央東部には河内湖の名残りの大小の池沼があり、古来から江戸時代までは川船による交通は市民生活の上で重要なものであったとかがえる。特に淀川・大和川の二大河川に付いての舟運は、色々な形で現在まで、その様子を伝えているが、地域内での中小河川や運河、井路（井）による舟運については、僅かに「野崎詣り」の歌の一節に見る程度であるが、地域内交通手段として広く井路が利用されていたものと推測される。また、淀川・大和川と云った二大河川には商業用舟運が発達し、地域内交通としての舟運のように個人的なものでなく、流通手段として江戸時代には繁栄した。

#### 4・1・1 東大阪地域の河川

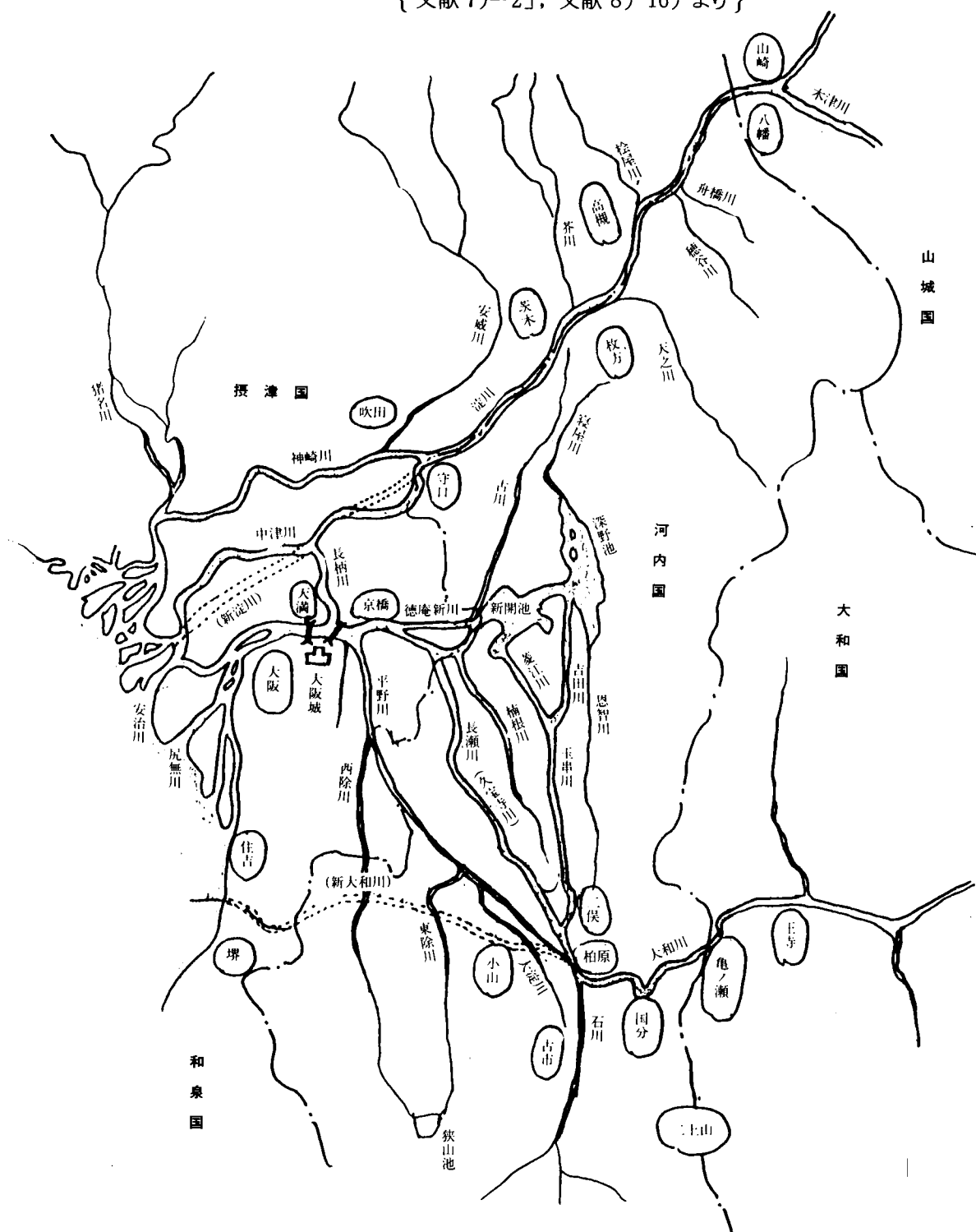
大阪を流れる河川は、図4・1に見られるように、北部に淀川水系を、中部、南部には大和川水系と、2つの水系を持ち、その中には河内湾、河内湖の名残りとも云うべき、深野、新開の2大池を擁していた。淀川水系と大和川水系の概要を文献10)、11)、16)に従って述べる。

##### 1) 淀川水系

淀川は、琵琶湖に端を発し、瀬田川から宇治川の溪谷をとおって京都盆地に達し、京都市内を南流して来た賀茂川と合流して淀川となり、淀附近で木津川と桂川と合流の上、西南に流れ、大阪市に至る75kmの川である。水系として、桂川、木津川、および琵琶湖を擁しているため、広大な流域を持ったわが国屈指の大河川であり、その流域(8240km<sup>2</sup>)は大阪・京都・滋賀・奈良・三重の2府3県に亘っている。

淀川の流域には古くから都や渡来人の集落が造営され、文化的に高いものを持っている。即ち、木津川は大和北端に接し、平城京の北側の門戸、木津にて平城京

図4・1 江戸期の大阪の河川図  
 { 文献7) - 2], 文献8) 16) より }



への物資を陸揚げし、奈良坂を経て都に搬入していた重要な水路であった。また賀茂川は1054年間の帝都、平安京の東部を流れ、幾多の“みやこ人”の感情を秘めた川である。また桂川は平安京の西、洛西を流れ、保津溪・嵐山等京の名所を作り出した川である。またこの川の合流点近くの西北部には、平安京へ794年（延暦13年）に遷都するまでの10年間長岡京が帝都として存在した。琵琶湖の出口の東北に第38代天智天皇の大津京（668年～672年）、出口の西岸に孝謙天皇、淳仁天皇の保良宮（757年～764年）があった。また第26代継体天皇が越前から迎えられて、武烈帝のあとを継いだ時に、507年に河内国樟葉宮に都を置き、511年に山城国筒城宮（綴喜郡）に、続いて翌512年に弟国（乙訓郡）に遷都し、526年に大和国磐余玉穗宮に遷都するまで20年間に亘って淀川沿岸に都を構えていた。淀川河口の難波津即ち大阪は第15代應神、第16代仁徳、第36代孝徳天皇が帝都とした所であり、また第14代天武、第45代聖武帝は難波京を副都として、しばしば行幸された都であった。

このように歴代の帝都が淀川沿岸に集中したことは、都を造営する際に、巨大量の建築資材や土木材料を運搬するに当たって、上代の日本では馬車を持たなかったため道路も未発達でもあり、大量の資材や人足の運搬には水運が最適であったからと推測される。淀川は淀附近で、旧大和川は北河内で、それぞれ合流の河川から流出される土砂で河床が浅くなり、度々洪水を起こしていた。古くから淀川の治水は為政者の大事業でもあった。古くからの淀川の治水事業として挙げられているものとしては、仁徳天皇の難波の堀江と茨田堤、和気清麻呂の京の加茂川の大規模な付替工事、太閤秀吉の太閤堤と文禄堤、河村瑞賢の安治川開削、明治の新淀川の開削等である。茨田堤には仁徳帝が渡来人技術者によって淀川左岸附近に堤を作らした。

茨田堤<sup>註2)</sup>は「北の河の滂を防かむとして茨田堤を築く」と日本書記にもあり、その位置は枚方市伊賀～大阪市旭区附近または寝屋川市太間～守口市南方寺附近とかさだかではないが、現在のような連続堤でもない輪中堤に近いものとされている。

加茂川の付替工事<sup>註3)</sup>は平安京造営に際し、和気清麻呂が都の都市計画を担当し、

唐の長安にならって街を碁盤縞とするため、賀茂川の大規模な付替工事を行って、その流路を京の東縁に移して現在のような河筋とした。

太閤堤と文祿堤<sup>註4)</sup>は秀吉によって築造されたもので、太閤堤は巨椋池の東北の縁辺に設け、宇治川の水が巨椋池に入るのを防ぎ、伏見城の外堀に水を導く工事であるが、これによって①巨椋池周辺の治水、②伏見城築造資材の運搬水路の確保、③伏見城の要害の役割、④堤防を道路として大和街道に兼用、と云った4つの政治的、軍事的要素を満足させている。

安治川の開削<sup>註5)</sup>は河村瑞賢が大和川付替え調査に当たった時、瑞賢は大和川の氾濫を解決するには淀川の河口の流路を整斉して水吐を良くすることが先決として幕府に進言し、淀川デルタで蛇行する流末を整備するため九条島を割って直線水路の安治川を設け、安治川河口に港を作った。（天保山港）

淀川新川の開設<sup>註6)</sup>は江戸末期から明治中頃まで淀川は右岸、左岸共々幾度びか決潰し、多くの被害を出していた。明治18年、明治22年、明治29年と淀川沿岸は大きな水害を受けた。これを契機に我が国の河川法が改正されて、国直轄河川工事として淀川改良工事が明治30年から進められ、明治43年に竣功した。工事は毛馬から下の流路が中津川の流路に沿って開削されると同時に、淀川の中流から下流まで新しい連続築堤によって、洪水に対処することになった。

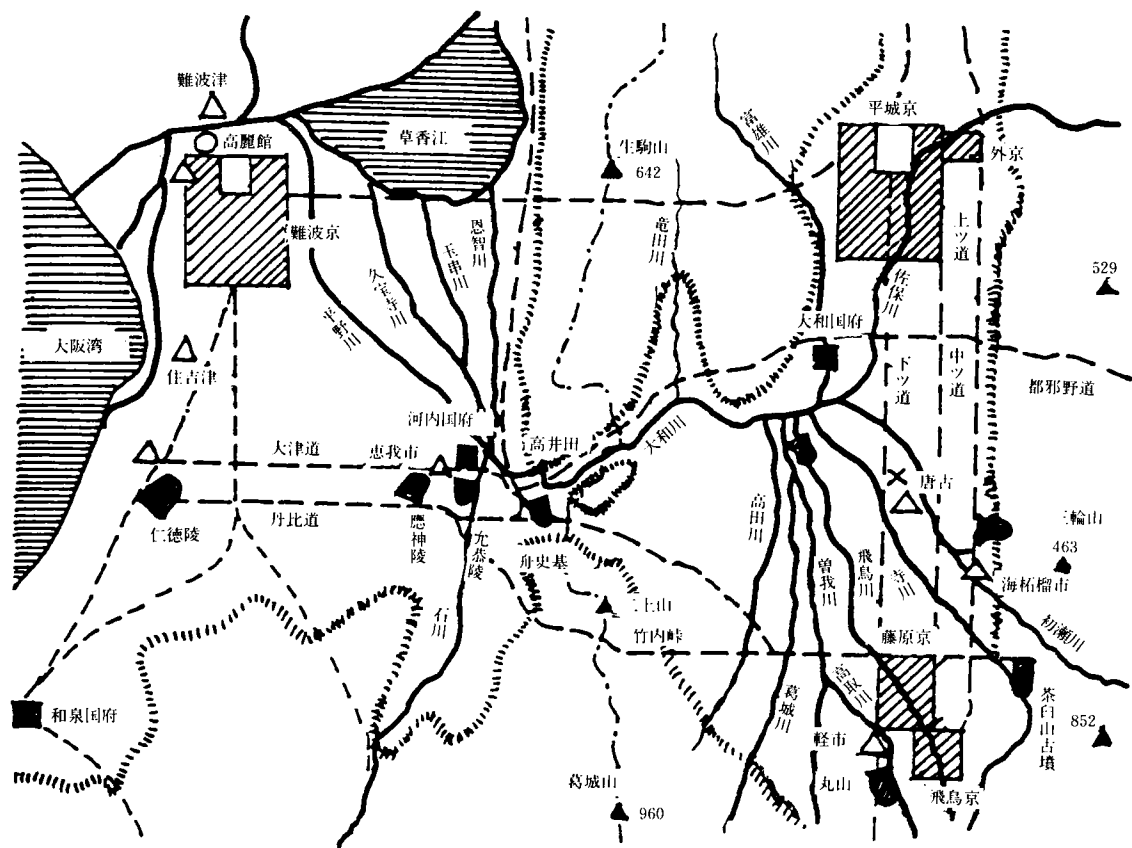
以上が淀川の大きな治水工事であった。

## 2) 大和川水系

大和川については文献7)に従って述べると大和川は奈良盆地の四周の山々から集まる諸水を一ヶ所に集め、西の生駒山地の南端を横切って河内平野の東南端に緩扇状地、続いて草香江に鳥瞰状三角州を形成し、更に瀬戸内海の奥大阪湾に注いでいたのが古代国家の幹線水路大和川であった。幹線流路延長は68km、流域面積1070km<sup>2</sup>と何れも淀川と較べて小規模であり、中近世では淀川の価値は大和川を大巾に上まわっているが、古代において、都が奈良盆地の各地に存在していた頃の大和川は、瀬戸内を通じて外国の船の終着点として当時の日本を代表する幹線



図4・2 大和川と難波京および大和内陸国家  
 { 文献7) - 2] 藤岡謙二郎「古代国家の  
 幹線水路としての大和川」より }



水路であった。

図4・2でも判るように大和川は生駒山地の南部を横断するまでの奈良盆地側と、亀ノ瀬の溪谷を越えて、河内平野に出てからの大和川の水運とは古い歴史の上からも異なっている。図において、河内国府の東部の高井田の南にある「松岳山古墳」と奈良盆地の西部入口付近の飛鳥川と大和川の合流部にある「島の山古墳」と云われる前方後円墳の被葬者は船史王後など川関管理の豪族であったと解せられる所から、この両地点には川関が置かれていたことが推定される。

また高井田の横穴式古墳の壁面には舟を操る人の線刻画があり、また奈良盆地側の大和川の支流寺川付近の唐古(図中×印の位置)の弥生式遺跡からは、舟をあやつる人のへら書き土器が出土したことは先史及び古墳時代の古代から大和川は灌漑利水以外に水運としての重要な意義を有していたことを物語るものである。

大和川が河内平野に出た所は支流の石川が合流する地点で河内国府や恵我市がおかれた。河内国府は五畿内では大和国府と共に大国に格付けされており、その位置は右の大津道と古代大和川との水陸接点に当たっていた。このように大和川の舟運は古代にかなり盛んであったが中世の舟運については、余り文献にあらわれることも少なく、沿岸の地名にも港であった「津」の名称も皆無に等しい。河内平野に入った大和川は、柏原にて八尾市跡部、平野区平野、東住吉区杭全、生野区巽、東成区大今里、城東区中浜に至る平野川を派出し、本流は北流して八尾市二俣にて、東大阪市花園、荒本、稲田に至る玉串川を分流し、現在の長瀬川として北西に流れ、八尾市久宝寺、東大阪市衣摺、菱屋、高井田、森河内に至る。また玉串川は東大阪市稲葉付近で菱江川と吉田川に分流し、それぞれ新開池と深野池に流入していた。なほ旧大和川水系としての寝屋川は、河内平野の東部山裾を北流して来た恩智川と吉田川を深野池を介して合流し、さらに新開池を介して菱江川と東大阪市徳庵で古川と合流し、森河内付近で楠根川（現在第二寝屋川）と長瀬川と合流、城東区中浜で平野川と合流していた。現在は旧大和川水系が変化している。今大和川付替え直後の水系と現在地図上で見られる水系を図に示すと図4・3のようになり、蛇行水路は少なくなり、特に寝屋川の改修、楠根川（第二寝屋川）、恩智川の改修が目立ち、また平野川も河筋が整然とし、また平地の排水路として、城北運河、平野河分水路、西三荘水路等が新設されている。

大和川の付替によって、旧大和川の長瀬川、玉串川は灌漑用水路として、西用水（長瀬川）は二俣から安中まで巾6間（約10m）延長1,378間（約2.48km）安中～三津まで巾5間（約9m）延長1,568間（約2.82km）三津～森河内まで巾4間（約7.2m）延長3,642間（約6.56km）の水路とし、また東用水（玉串川）は二俣～菱江まで巾5間（約9m）菱江～荒本まで巾5間～3間（9m～5.4m）の水路とし、川巾を狭めた残余地を新田とした。明治19年の陸地測量部の2万分の1の地図で観察すると川筋の両側に約70m～80m程度の新田を設けている。従って旧大和川の河川数は約150m程度あったのではないかと推定される。併し、現在は長瀬川、玉串川共に3～4m程度の水路巾となって、残りは道路となっている。

図 4・3 a) 大和川・川違之直後頃の水系

{ 文献 12) - より作成 }

{ 大和川付替、宝永元年 (1704 年) }

a) 大和川川違之直後頃

(大和川付替宝永元年 (1704 年))

(文献 1 乙より作成)

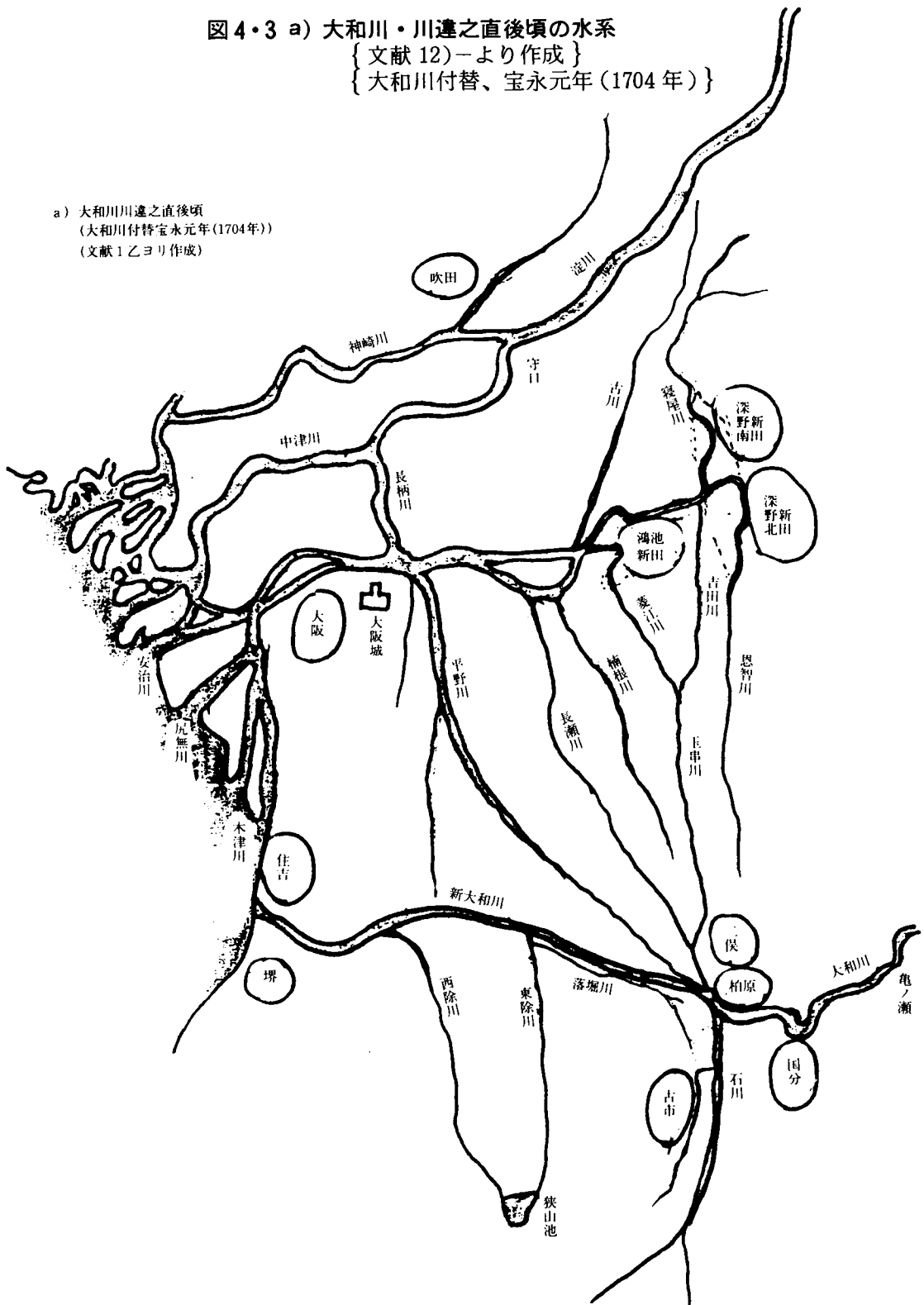
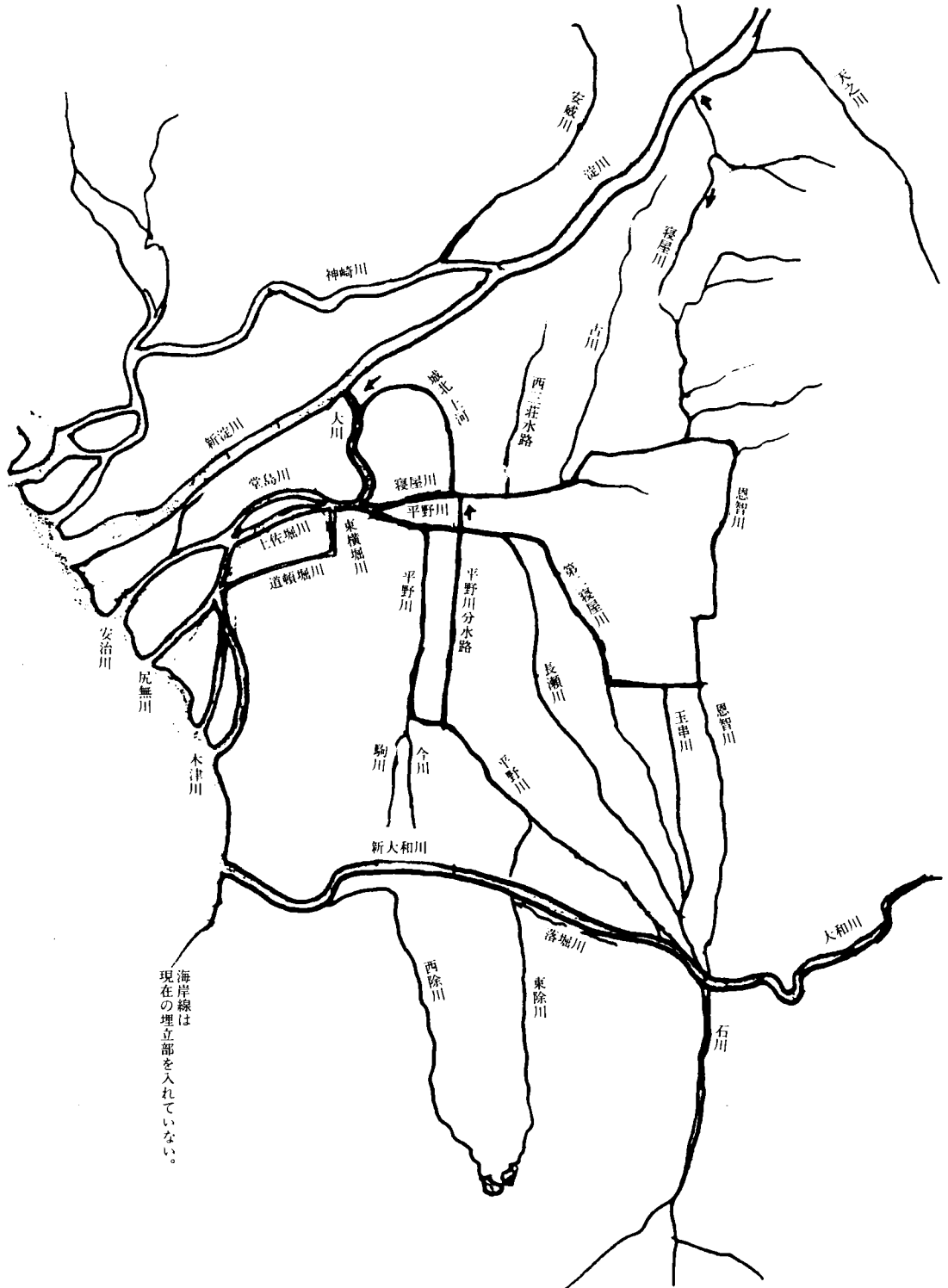


図4・3 b) 大和川・川違之後、現在の水系  
 { 文献12)より作成 } { 昭和60年現在 }



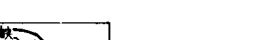
#### 4・1・2 大阪を中心とした舟運

文献9)によると、大阪を中心とした舟運は、内陸形のものと、外洋形のものとがあり、内陸形とは、淀川、大和川の二大河川を水路としたもので、淀川の水運は琵琶湖と瀬戸内海を結ぶ要路として、早く古代、中世に開かれたもので、近世に入って湖上輸送が発達し、街道が整備されるに伴ってその利用度が高まり、京都～大阪間の貨客の輸送は勿論、中山道や琵琶湖を通じて近江大津に集積する東海、北陸、山陰の物資が多くこの淀川によって大阪の市場に運ばれたため多数の川船が上下することとなった。また大和川においても古代、中世にも利用され、近世にはいって急速に水運が開けた川である。大和川は亀ノ瀬の溪谷では舟運が困難であるので、亀ノ瀬より上流には魚梁船を下流には劔先船を就航させそれぞれの支配権は別であった。

次に外洋形であるが、河村瑞賢が行った二大事業の内の一つは、大阪に重点を置いた畿内の治水事業であるが、これと並んで東廻り、西廻りと云われる航路を開いた海運の刷新事業であった。

これによって大阪の経済的機能の維持・拡大という点で多大の効果をもたらした。東廻りの航路と西廻りの航路はともに日本海沿岸の北陸・奥羽を出発点とするもので、この地域は早くから海運が開け、中世には著名な港津が開設されていた。(図4・4参照)幕府主導のもとに開かれたこの両航路の整備、完成によって、幕府の城米や諸藩の蔵米のほか、各地の産物などの江戸・大阪向け回送は容易になった。とりわけ西廻り航路は全国中枢市場の大阪を経由または起・終点とする上、東廻りの航路と比べて海難事故も少なく、運賃も安く、盛んに利用された。これらの航路を利用した廻船には次のようなものがある。

1)北前船・十八世紀以降に西廻り航路を利用して蝦夷地(北海道)や北国筋と上方とを往復した不定期廻船を瀬戸内や上方で“北前船”と云い、千石以上の舟で北国船とも云い、大体1年間に1往復するのを例としており冬期は大阪の木津河尻に船囲いをして春の船出を待つ。春早々に大阪を立ち5月下旬に松前に到着、積荷をさばいて海産物を買い入れて復路は8月下旬に出帆し11月下旬に大阪に帰着する。



2)菱垣廻船、樽廻船・東廻り・西廻り航路の整備によって、本州1周航路が完成し、多数の廻船業者や問屋が続出し、物資の流通が全国的規模で流通し始めた。なかでも経済的先進地域の上方の中枢都市大阪と大消費都市江戸との間を航行して菱垣廻船、樽廻船の活躍は、元禄の頃から著しく増大した。菱垣船とは積荷の脱落を防止するため桧の薄板または竹で菱形に交叉させた垣をつけた船から出た言葉であり、樽廻船は酒を輸送する船とされている。

以上、大阪を中心とした舟運の概要を述べたが、本研究の主眼とする東大阪地域での水運を考える時、内陸形の水運である。従って、淀川、大和川の水運と東大阪地域の関連を述べることとする。

東大阪地域は、先にも述べた如く、河内の国の中央北部に当たり、淀川、大和川の二大河川に挟まれた地域で旧大和川の溢流地域であった。これらの河川が運んだ肥沃な土壌によって、河内平野の農産物の出荷量も多く、特に淀川を通じて、大阪・京都の二大消費都市を控え、米・野菜等の直接的農産物は勿論、綿・菜種等の二次加工産物の輸送について如何に輸送コストを下げるかは、当時も今も同じであった。また地形的にも多くの中小河川を有しているので、自家用舟は勿論、淀川には過書船（三千石船）、大和川水系には、劔先船等の川船による交通が大きな役割を果たしていたことが窺える。

また、低地で池沼が多く水路（井路）があり、これらが生活水路として、農耕用具の運搬・農産物の取入れに、また肥料の運搬にも使用されていた。

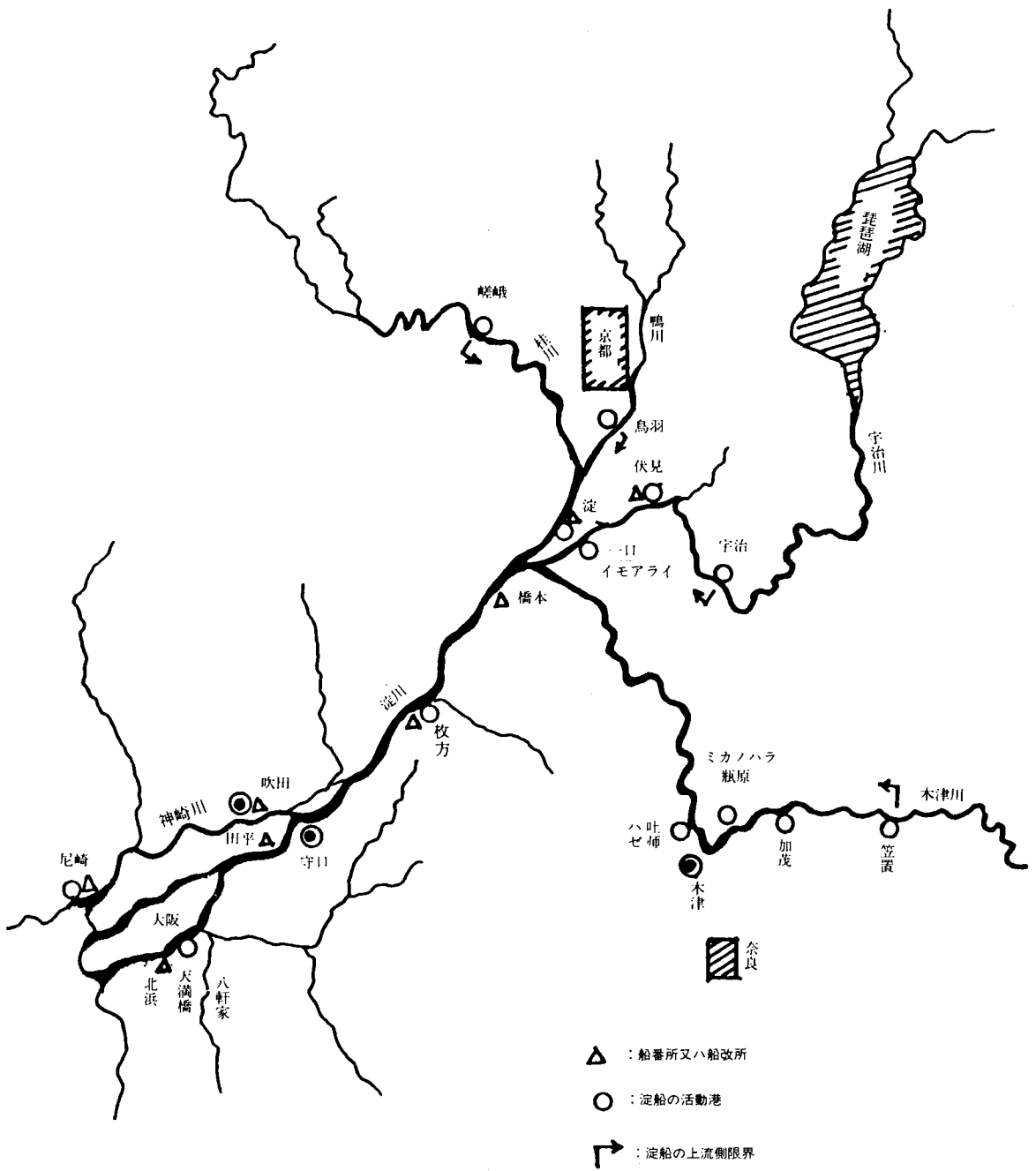
このように近世期には舟運はなくてはならぬ交通手段として盛んに利用されて明治の初期まで続いていたが、次第に河川の改修や、道路の整備による陸上交通の発達によって、その地位を追われ、現代ではその姿を全く止めなくなった。

最近は大川（旧淀川）に水上バスが一部就行しているが、河川改修のほぼ完成した水路・河川を利用してこのような水上バスを運行するのも、道路交通の混雑する今日、新しい交通対策に組入れる事も考えられる。

#### 4・2 淀川の舟運（第6回日本土木史研究発達会に講演）

淀川の舟運については文献1)、文献9)をもとに、以下に述べることとする。

図4・5 淀船通船地域図  
 { 文献1)第3巻第7章より作成 }





#### 4・2・1 江戸時代前の舟運

淀川の舟運は「日本書記」に見られる如く、仁徳天皇30年の秋、皇后磐之姫が舟を曳いて、淀川、木津川（山脊川）を経て山城国筒城（綴喜郡）へ向かったことを記しているように、古くから舟運があったことが窺える。文献7)によると淀川は琵琶湖と瀬戸内海とを結ぶ重要な水路であり、先にも述べた如く、古来よりその流域には多くの渡来人の集落を始め、都の造営もなされ、政治、経済、文化の中核がこの淀川を主軸に広範囲に集まっていた。従って淀川を軸とする交通、流通需要は多く発生していたことは明白である。また文献1)および文献9)によると、近世以前より淀を根拠地として、淀川本流を始め、宇治川、木津川、桂川の三川において独占的に淀船が舟運に従事していた。淀川本流における積載量は20石であった所から「淀二十石船」と呼ばれ、その後過書座の支配下に入った慶長8年（1603）以後は「過書二十石」と呼ばれた。また新過書船である大型船から小廻りのきく淀船に積替えたりしたところから「淀上荷船」とも呼ばれていた。

この淀船は古くから石清水八幡宮の支配下にあつて、八幡宮の神役を奉仕することによって上納金を免除されていた。中世まではこの淀船の独占的な体制は維持されていたが、太閤秀吉が政権を確立してからは、淀の河村、木村の両氏に支配権が託され、運上銀を納めるようになった。この淀船の活動範囲は、木津川は笠置まで、宇治川は宇治山之内まで、桂川は嵯峨までとし、淀川は下は大阪、尼崎、上は鳥羽、伏見へと通船しており、一口、笠置、加茂、瓶原、木津、吐師の6ヶ所が支流の根拠地であり、淀と合わせて、淀船七浦と呼ばれていた。これらの個所を図示したのが図4・5である。

淀船はその活動する河川の水深に応じて、積載石数を異にしており、木津川筋は10石積、桂川筋は8石積、宇治川筋では13石積とし、淀・鳥羽間は18石積、淀川本流では20石積であった。

慶長8年（1603年）家康が政権を掌握すると、過書船制度によって淀船も過書座に組入れられたが、大阪冬の陣に際して淀船は本拠地が大阪から離れていたために家康方に大いに活躍し、慶長19年から20年にかけて延べ3,561隻も出動したと云われる程で、この働きによって淀船には家康から朱印状によって、その営業

を認めると共に運上銀の上納を免除し、河村、木村の両氏を引続き過書奉行に任じて、これら淀船の運営にあたらせた。

過書船とは、中世の淀川に数多く設けられた川関所の関銭免除の関所手形をもった特権川船のことであり、これらの船を過書船と云った。淀川筋には前述のように淀船が淀を拠点にして存在し、天正末期（1585年以降）には、河村、木村両氏による支配体制が確立されていた。しかし新たに天正、文禄、慶長初期にかけて、海上運送に従事していた30石以上の大型船が淀川筋に出現し始めた。さらに30石以上の海船を有する尼崎組や中越組等の廻船屋の組頭が秀吉の小田原攻めの功績によって「川方御役舟持 過書頭」を命ぜられたりしたようで、これが近世過書船の始まりとされている。このようにして、淀川での淀船の独占的営業権は破られて、両者は併存し、過書船は文禄年中頃から運上銀として銀200枚の上納を命ぜられた。

#### 4・2・2 江戸時代の舟運

文献1)によって、江戸時代の舟運を述べると、秀吉が文禄年間（1592～1595）に淀川左岸に連続堤（文禄堤）を築造し、堤を京街道として以来、人々の往来も激しく、沿道は発展し、京、大坂間の宿場町である伏見、枚方、守口等は特に賑いを見せたが、一方、京、大坂間の旅は川船によるのが通例とされていた。

淀川の川船は過書船として秀吉時代より長く営業権を確保していたが、徳川の時代になってからも家康からその営業権を朱印状によって再確認〔慶長8年（1603年）〕され運上銀と船賃が定められた。過書船には荷船と客船の別があり、荷船は20～200石積で、米、塩、薪、木材、肥料等の運搬を行い、客船は普通30石積で、吃水は浅い構造となっていた。（図4・6参照）30石船は長さ5丈6尺（17m）巾8尺（2.5m）位で船頭4人、船客定員28人であった。京都伏見の豊後橋（観月橋）より大阪天満橋（八軒家）間の約44km（11町1町）を下りは半日、または半夜で大阪八軒家に着き、上り船は1日か1晩で京都豊後橋に到着した。このように幕府の新体制下においても淀船と過書船とを同じ過書座の支配下とし、従来の過書船に大型船を加えて新過書船として河村、木村両家の過書奉行に支配

させた。その後河村家は死滅したので、角倉氏がこれに替わり、木村、角倉両家で幕末まで支配することとなった。表4・1は淀船と新過書船の比較であって、淀船が如何に優遇されたか判る。過書船の船賃は、表4・2の(1)の項のように乗合1人約7～8文であった、過書奉行が船数の増減権を持つようになってからは、(2)の項のように2倍以上に高騰した。その後運賃は次第に上昇し、表4・3、4・4に示すように、家康が朱印状を差し出した慶長時代から約260年後の慶應元年(1865年)には上り船で約60倍、下り船で約30倍となっていた。このように多くの船が往来する淀川も流出する土砂で、河床が次第に上昇し、日々滞筋が変化し、中州も多く出来るため、上り船は、途中9箇所も船頭が曳き網を曳いて上がることもあった。また、滞筋の確保のため滞堀と称して数名の人々が川ざらいに従事し、船の運航に支障のないように努めた。京、大坂間を上下するこれらの30石船の船客を相手に船に漕ぎ寄って、品物や飲食物を売る茶船が、京、大坂の中間宿場町枚方で繁盛し、船客に向かって“くらわんか”と叫びながら茶船を旅客船に寄せて商いを行ったので「くらわんか船」(図4・7参照)と云われ枚方の名物となったと云われている。

過書船は淀川筋の重要な交通手段であったが、江戸時代の後半になるにつれて、その衰退が見え始めた。図4・8は過書船、伏見船の増減を示すもので、休業船は元禄時代〔元禄12年(1699年)〕から出始め、天明時代〔天明7年(1787年)〕に入ってから急激に増加し、幕末の慶応(1865～1866年)には約1/2～2/3が休業船となっている。これらの原因については、文献1)から推察すると、過書奉行が船数の増減権を持ったことと、船株と過書株とが別建となっているので、船数が多くなり、幕末の政情不安によって輸送需要が減退して来たため船が余って来た。また在方の船が利用される機会が多くなって来たことによるものと思われる。在方船の利用については、特に肥船の利用が目立つものとなった。文献1)および文献9)によると、肥船とは大阪近郊の農家は大阪とか、京都とかの大都会を控えているため、商品としての農産物の栽培が早くから営まれていた上に、入会山や採草地といった推肥源をもたず、かつ速効性の肥料を得るためには、大量の干鰯と下肥(人糞)を肥料として求めた。従って大坂、京都は多くの人口を持つ故に大

量の下肥産地でもあった。これを商品として流通させることとなったため、過書船の肥料船もその運搬に使用されたが、百姓自身の自家用船が流通に使用されるようになった。特に干鰯、油粕等の高騰から下肥の重要性が高くなり増々肥船（図4・6参照）が必要となった。従って、従来過書船のもとにあった肥船までが配下から離れて、在方の下肥仲間に雇われるようになった。これら肥船は下肥輸送の返り便に、農産物や、農閑期の製品である縄、蓆等や日用品までも積むようになり、大阪市中に青物市場を開設するものまで発生した。このように過書船の営業権は肥船によって侵害され出し、常に両者の抗争が起こったが、大坂町奉行は市中の衛生を受け持つ肥船を押えることも出来ず、また農民は、肥船の利用によって増々農産物の出荷を促していた。さらに過書船には、もう一つ、権利の侵害者が出現した。それは、元禄12年に出来た“伏見船”<sup>註10)</sup>であり、営業区域の重なる淀船には大きな脅威となった。伏見船は伏見の繁栄と運輸の円滑をはかったものであると同時に、淀川本流で独占的な地位を固めている過書船に対する牽制でもあった。

京の伏見は淀川交通の拠点でもあったが、鴨川<sup>註10)</sup>の右岸を二条から伏見まで開削して作られた高瀬川によって京市内の舟運は一層便になり、丹波と大坂とがつながり、京坂間の物資の流通が円滑となって、物価の安定を促し、その要である伏見の町の繁栄は著しいものであって、伏見を拠点とする船は110艘を数える程となった。しかし、元禄9年（1696年）伏見奉行の廃止以来、伏見の衰退は著しく、公役にも耐えられない程で、これを復活させるために伏見船を作り、再び伏見奉行を設けて、伏見の町に活気を呼び戻すために新しく、元禄12年（1699年）に公許されたものである。それ以来、過書船（淀船を含む）と営業上の抗争が度重なったため、宝永7年（1710年）に寺社奉行本多弾正少弼によって、伏見船停止命令が下り、12年間の伏見船の活躍によって取戻した伏見の繁栄もまた元の状態へ変わっていったが、享保7年（1722年）に再び伏見船、大小200艘を許可し、ここに伏見船の再興になった。以来、過書船は伏見船に押され気味で幕末をむかえることとなったとされている。

過書船の運賃は表4・3，表4・4に挙げているが、当時の物価との対比のた

表 4・1 淀船と過書船との比較

	淀 船	新 規 過 書 船	備 考
運 上 銀 の 上 納	免 除	年銀200枚、元和2年 (1616年) ヨリ年銀400枚	過書座→幕 府
大 阪 冬 の 陣 で の 家 康 へ の 功 績	莫 大	皆 無	
株 数	1人1艘1株 全部で570株	1人多数株もある 全部で162株	
株	売 買 な し	売 買 自 由	
株 所 有 者	世 襲 制 度 納所・水垂に居住し ている。	世襲制でないものが多い。 諸方面に居住している。	
元 和 2 年 (1616年) 以 後	同 上	元株を過書株とし、枝株を船株 として、過書株163株を固定 船株の増減を自由とした。	
上 米 の 上 納	免 除	運賃の2割を上米として上納	船株主→過書座

(枚方市史3巻7章第1節第149表ヨリ)

表 4・2 過書船運賃騰貴状況 (元和4年：1618年)

項 目	(1) 先 年	(2) 正 月
下 り 船 1 艘 (石 敷 不 明)	2～3匁	8～9匁
乗 合 1 人 (上 下 共)	7～8文	15文
薪 (銀子1貫目分)	140匁	300匁
米 100石	30匁	60匁
二 十 石 船 1 艘	5匁	14匁

(枚方市史3巻第7章第1節第152表ヨリ)

図4・6 三十石過書船〔和漢船用集〕  
〔文献1〕第3巻第7章 97図より〕

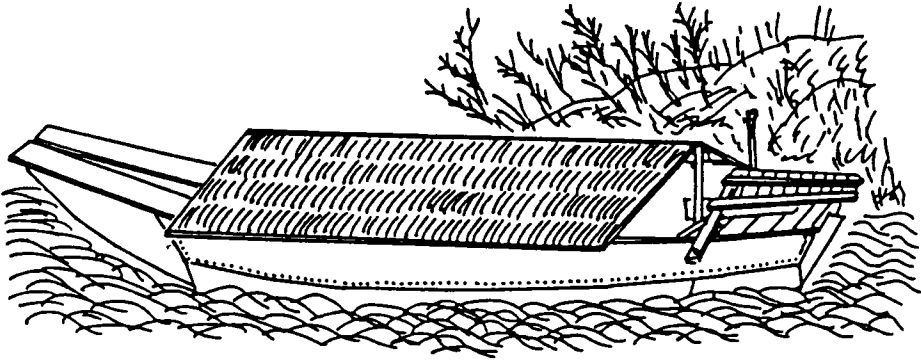
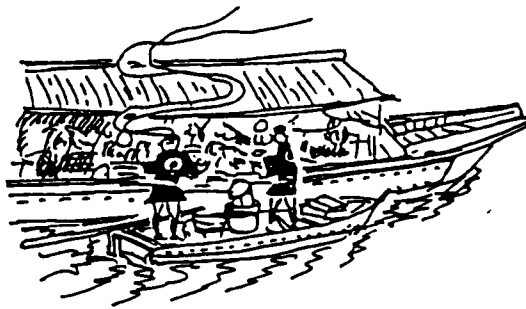
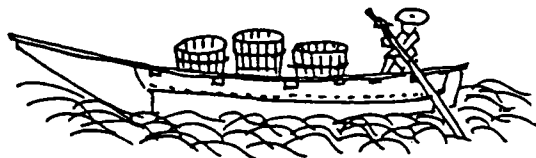


図4・7 くらわんか船、肥船  
〔文献1〕第3巻第4巻より〕



a) くらわんか船



b) 肥 船

表4・3 過書船御定運賃の変動

発地	寛永 3 月 12 月 (1626年)		享保 9 年 9 月 (1724年)							
	項目	到着地	伏見	鳥羽	淀	枚方	伏見	鳥羽	淀	枚方
上 り 船	乗合 1 人	大板	17 文	17 文	15 文	—	52 文	52 文	46 文	—
	1 駄荷・乗掛	30 石船借切	35 文	40 文	30 文	20 文	108 文	123 文	102 文	65 文
	50 石船 "	60 石船 "	13.0匁	15.0匁	11.7匁	7.8匁	19.5匁	21.5匁	17.5匁	11.7匁
	80 石船 "	100 石船 "	21.7匁	25.0匁	19.5匁	13.0匁	—	—	—	—
	米 100 石		26.0匁	30.0匁	23.4匁	15.6匁	—	—	—	—
下 り 船	乗合 1 人	枚方	32.0匁	38.4匁	29.6匁	19.2匁	—	—	—	—
	1 駄荷・乗掛	30 石船借切	40.0匁	48.0匁	37.0匁	24.0匁	—	—	—	—
	50 石船 "	60 石船 "	40.0匁	48.0匁	37.0匁	24.0匁	66.8匁	74.8匁	61.8匁	40.1匁
	米 100 石		7.0 文	7 文	5 文	—	52.0 文	54 文	39 文	—
	乗合 1 人	鳥羽・伏見	16 文	18 文	12 文	—	7.8 匁	9.6 匁	6.8 匁	—
上 り 船	1 駄荷・乗掛	30 石船借切	5.2 匁	7.0 匁	3.9 匁	—	26.7 匁	30.7 匁	20.0 匁	—
	50 石船 "	60 石船 "	17.0 匁	20.0 匁	12.0 匁	—	—	—	—	—
	米 100 石		—	—	—	—	—	—	—	—
	乗合 1 人	淀	9 文	3 文	—	—	24 文	—	—	—
	1 駄荷・乗掛	30 石船借切	18 文	6 文	—	—	49 文	—	—	—
下 り 船	50 石船 "	60 石船 "	3.9 匁	1.3 匁	—	—	6.7 匁	—	—	—
	米 100 石		5.4 匁	—	—	—	9.0 匁	—	—	—
	乗合 1 人	枚方	8.0 匁	3.0 匁	—	—	13.5 匁	6.0 匁	—	—
	1 駄荷・乗掛	30 石船借切	—	—	—	—	—	—	—	—
	米 100 石		—	—	—	—	—	—	—	—

(枚方市史第3巻7章1節第153表、第155表ヨリ作成)

表4・4 淀船・過書船運賃變動

淀				船運賃				過書船御定運賃												
寛永3年(1626年)				安永8年(1779年)				安永(1772~1780)				慶応(1865~1867)								
発地	着地	船賃	発地	発	到	着	運	備考	(上り船)		船	種	船	賃	増加子賃	合計	船	賃	増加子賃	合計
				種別	地名	賃	大坂→伏見		船											
笠置 加茂 木津 吐師	淀	5.0匁	淀	木津川筋 10石積	寺田村	岩田	6.7匁	荷物により7~8石積もある。堀水時には増賃もある	30石船借切	41.66	10.5(1)	124.98	31.5(1)	156.48						
		玉水飯村				9.8	40"	69.50	10.5(1)	208.50	31.5(1)	240.00								
		木津吐師村				13.1	50"	83.00	10.5(1)	249.00	31.5(1)	280.00								
		笠置				19.5	60"	92.00	21.0(2)	276.00	63.0(2)	339.00								
{ 淀	{	7.0	{	宇治川筋 11石積	宇治大鳳寺	島	4.7	荷物により少し不足。堀水時には増賃もある。	80"	95.00	21.0(2)	116.00	63.0(2)	348.00						
		興正寺					5.6	90"	99.00	21.0(2)	120.00	63.0(2)	360.00							
		六地藏					4.0	108.00	21.0(2)	129.00	63.0(2)	387.00								
		旅人1人(人乗30石船)					117.00	21.0(2)	138.00	63.0(2)	414.00									
発地	着地	上荷賃 1匁	伏見	淀	橋本・山崎	20石積	1.9	同上	(下り船)		船 <th colspan="4">享保~安永(1716~1780)</th> <th colspan="4">慶応(1865~1867)</th>	享保~安永(1716~1780)				慶応(1865~1867)				
									伏見→大坂	船		賃	増加子賃	合計	船	賃	増加子賃	合計		
淀	鳥羽 横大路 伏見	米5升 米4升 銀1.5匁	淀	桂川筋	横大路	下鳥羽 上鳥羽	4.5 5.1 8.3	同上	20石船借切	5.8		5.8	23.2			23.2				
									30"	6.6		6.6	26.4			26.4				
									40"	7.5		7.5	30.0			30.0				
									50"	9.0		9.0	36.0			36.0				
発地	淀	銀1.6匁	{ 八幡 山崎	8石積	中河原桂	郡東・梅津	10.7 13.0 14.7 15.8	同上	60"	10.5		10.5	42.0			42.0				
									70"	11.2		11.2	44.8			44.8				
									80"	12.0		12.0	48.0			48.0				
									90"	12.7		12.7	50.8			50.8				
鳥羽	{ 山崎	銀1.6匁	{ 山崎	8石積	松尾・山田	嵯峨	14.7 15.8	同上	100"	13.5		13.5	54.0			54.0				
									旅人1人(人乗30石船)	7.2文		7.2文	216文			216文				

(枚方市史第3巻7章1節第154表、第156表、第157表ヨリ作成)



図4・8 過書船、伏見船の増減図

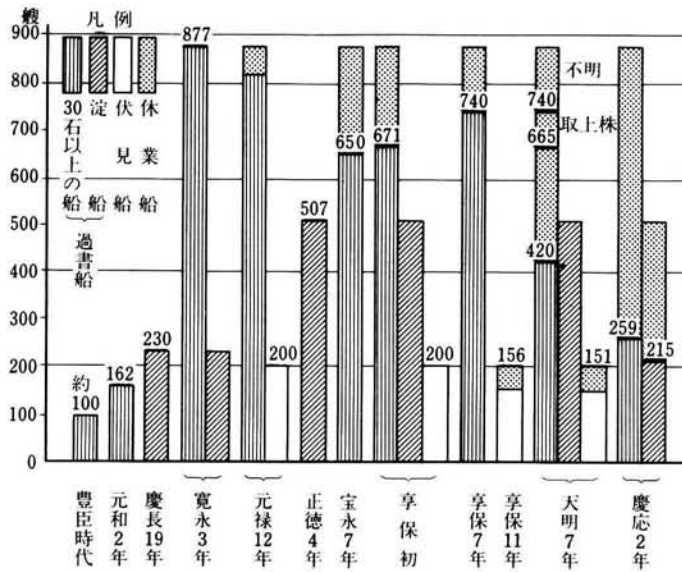
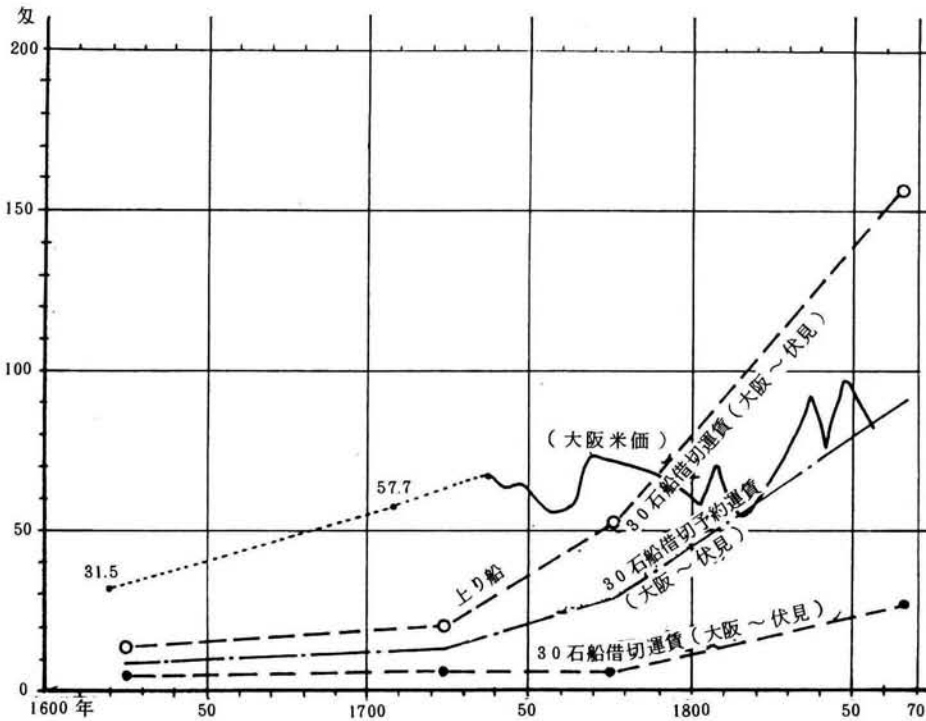


図4・9 過書船運賃と米価の比較



(米価は資料2の表2-7、表3-2、表3-5を使用) (米価の単位1石当りの価格)

めに図4・9に大坂の米価の変動と30石船の借切運賃とを比較して見た。

過書船の大坂、伏見間の平均運賃（上り・下りの平均値）は1620年頃は米価の28%、1725年頃は20%となり米価の上昇の方が大きく、運賃は安定的であったが、1775年頃には米価の41%さらに幕末の1865年頃には米価と同じ程度となっており運賃の高騰が窺えるが、これは過書船の需要が少なく休業船の多いことから見ると、過書船の客離れによる採等割れから運賃の上昇を見これがまた客離れを起こしている悪循環が考えられる。上記の運賃を現在感覚で見ると、現在の米価は白米10kgが平均3,700円程度として、1石(150kg)の米価は55,500円となる。従って、上の事例から計算すると、1620年頃は30石船1隻分が15,540円（1人平均555円）1725年では1隻分11,100円（1人平均396円）1775年頃は1隻分22,755円（1人平均820円）幕末では1隻分55,500（1人平均1980円）と云った運賃で、1725年位までは1人平均運賃が京都・大阪間の鉄道運賃とはほぼ同額であるが、それ以後の運賃は、相当高いもので、特に幕末の運賃は当初の4倍にもなる運賃である。

このように高い運賃では乗客離れを見ることは、現在の国鉄の閑散線に見る如くである。

#### 4・2・3 明治時代以降の舟運

明治以降の舟運については、文献1)－2)にもとづいて述べる。

明治の新政府になっても淀川の水運の重要性を当初から洞察しており、明治元年10月28日、一早く治河使を設置すると共に、府藩県に対して河川の水利通運拡充の論達を布令し、特に淀川の堤防修復、運送については、次のように述べている。即ち、淀川水運も旧来のような30石通船に依存しては大坂からの物資輸送にもさしつかえ、維新の偉業にも添わないので、堤防を修復し、水害を防ぐと共に、是非とも蒸気船を就航させて京阪間の物資輸送の拡大を図りたいと強い希望を表明している。また明治2年10月には、太政官布達によって西洋型風帆船・蒸気船の一般人の所有を許可し、さらに3年1月には西洋型商船規則を制定して、その使用を積極的に奨励した。

このような背景のもとに淀川に外輪蒸気船が出現したのは、明治3年以後と推

察されている。「大阪府誌」には、淀川における最初の汽船営業は、鳩丸・水竜丸の2隻の小蒸気船をもって始められたと記しており、何れも17トン程度の小型船であった。明治4年当初には、京都の小森長兵衛が所有する蒸気船利渉丸が航行していたとされている。利渉丸の大きさは、長さ15間（27m）幅1間半（2.7m）蒸気馬力15馬力、トン数30トンという規模で30石船とたいして差はなかった。蒸気船の発着岸地は、大阪天満橋の八軒家浜と京都伏見の南浜で、この間約10里の航行であった。明治9年2月9日に、大阪府と京都府は「京攝間諸河通船規則」を制定し、蒸気船の夜間の航行を禁止し、さらに途中の着岸許可地は30ヶ所とした。従って、このように多い川岸寄航と、浅い水深に適した外輪蒸気船では、船足が遅いものとなった。

大阪府誌によると貨客運送の汽船営業に曳船業が明治6年頃に安藤半兵衛によって始られたのが最初であるとされている。こうして明治初年以来、淀川の汽船営業は大阪・伏見の人々の設立した群小の会社によって経営されたが、一方明治9年に京阪間に官営鉄道が開通することとなり、次第に船便は鉄道に圧迫されることとなった。従って、淀川の船旅は沿岸の祭礼や上方見物に來た観光客のような行楽客に多く利用されるようになり、旅客争奪へと変化し、目新しい設備をした新造船の就航や、伏見・大阪間を旅客1人往復3錢と云う低運賃を宣伝に旅集めをするなど競争は激化したが、明治18年各汽船会社が協定し、汽船運賃を上等20錢、下等を15錢、3～12才の子供は半額とした。

なほ汽船開業当時の運賃は、文献1)－2)によると明治6年3月 開商社所有の福丸の船長から京都府に提出された報告書によると、上り客は乗込客2,430人に付き船賃取上高759兩1分2朱とあり、下り客は1,465枚半（船賃錢札の枚数（人数）半は子供を意味すると推測）で取上高274兩3歩・錢312文とあるので、これより推定すると、「上り客1人当たりの船賃は5朱、下り客は3朱程度」とされている。

明治5年3月～5月に開催された京都博覧会見物客用に期間中のみ就航した西洋造屋型船の運賃は、表4・5に挙げるものであった。従って、福丸の運賃は早船に比べて50%程度高いものであった。

表 4・5 京都博覧会用西洋造屋形早船運賃・乗船場

運賃				乗船場			
淀川	高瀬川	上り	下り	同老朱	同高瀬七条南	同高瀬五条下ル	京四條小橋南西詰
上り一人前金三朱	下り同 同二朱	上り一人前同式朱	下り同 同老朱				伏水京ばし南詰
上り貸切 金九両	下り同 同六両	上り貸切同二両一分	下り同 同二両一分		千丸屋 浜	竹田屋 浜	山崎幸吉
							大阪高らばし半丁南角 萬屋伊助
							亀甲善九郎

(1朱： $\frac{1}{10}$ 両、1歩： $\frac{1}{4}$ 両)(枚方市史第4巻ヨリ)

表 4・6 淀川往復汽船月間統計 (枚方市史第4巻P255より)

項目		明治19年3月	20年5月	20年8月	22年3月	22年4月
出船	船数	191隻	230	昼 60 夜 92	208	218
	乗客数	14,555人	19,013	昼 2,252 夜 7,658.5	16,042	21,164
	荷物	2,669個	1,064	昼 1,132 夜 504	3,321	1,916
入船	船数	193隻	219	昼 98 夜 54	208	217
	乗客数	17,921人	25,611	昼 7,536.5 夜 3,771	23,043	29,866
	荷物	274個	129	昼 204 夜 100	400	213

1. 明治19年は安治川水上 (「大阪日報」、明治19年4月14日)、同20年は京 水上 (「大阪日報」、20年6月3日、9月4日)、同22年3月には「記事集成」403、同22年4月は「毎日新聞」(22年5月4日)により作成。
2. 乗客数の小数点は小人を0.5として計算した。

表 4・7 淀川通航船月別乗客・運賃集計・平均1人当り乗船運賃（枚方市史第4巻P 256 より作成）

月 別	京 都			府			大 阪			府		
	明 治 20 年			明 治 21 年			明 治 20 年			明 治 21 年		
	乗客員数	運賃総額 円	平均 1人当り 乗船運賃 銭	乗客員数	運賃総額 円	平均 1人当り 乗船運賃 銭	乗客員数	運賃総額 円	平均 1人当り 乗船運賃 銭	乗客員数	運賃総額 円	平均 1人当り 乗船運賃 銭
1	11,429.0	947,560	8,253	9,807.0	804,400	8,202	22,673.0	2,808,500	12,387	17,228.0	1,112,950	6,460
2	16,921.5	1,395,720	8,248	11,617.0	955,120	8,222	29,606.0	3,562,950	12,035	17,916.0	1,094,850	6,111
3	19,851.0	1,636,240	8,243	15,756.0	1,298,180	8,239	37,146.0	4,519,700	12,167	26,871.0	1,763,100	6,561
4	25,969.5	2,142,040	8,248	28,697.5	2,371,060	8,262	48,521.0	5,933,000	12,228	46,311.0	5,528,750	11,938
5	25,104.5	2,067,200	8,234	27,826.0	2,288,520	8,224	49,523.0	6,145,400	12,409	45,050.0	3,052,200	6,775
6	14,313.0	1,180,320	8,246	16,093.0	1,316,360	8,180	26,593.0	3,252,300	12,230	26,522.0	3,243,850	12,231
7	11,621.0	929,520	7,999	12,289.5	1,005,980	8,186	23,531.0	2,892,900	12,294	22,590.0	1,765,000	7,813
8	9,992.0	820,500	8,212	8,622.5	714,240	8,283	21,110.0	2,621,550	12,418	22,082.0	2,762,750	12,511
9	12,586.0	1,030,800	8,190	15,050.0	1,236,280	8,214	26,672.0	3,334,050	12,500	26,761.0	3,326,100	12,429
10	12,636.0	1,038,120	8,216	15,178.0	1,247,860	8,222	22,802.0	2,802,350	12,290	28,838.0	3,539,950	12,275
11	12,721.5	1,040,800	8,181	13,973.5	1,143,660	8,184	22,727.0	2,799,300	12,317	25,651.0	3,157,050	12,308
12	8,764.5	718,280	8,195	9,175.5	752,840	8,205	18,205.0	2,234,200	12,272	21,806.0	2,661,200	12,204
合 計	181,992.5	14,947,100	8,205	184,085.0	15,134,500	8,218	349,109.0	42,906,200	12,295	327,626.0	33,007,750	9,968

1. 「淀川改修工事調査書」（淀川資料館所蔵）により作成
2. 京都府の統計は伏見発船下り分の調査、大阪府は大阪発船上り分の調査である。

明治19年3月から22年4月までの淀川往復汽船の数と取引と貨客数を表4・6に示しているが、入船とは伏見から大阪へ、出船とは大阪から伏見へ向かう船で何れの月も、荷は大阪から伏見へ、旅客は伏見から大阪へ来るのが多いことが認められている。明治20年・21年の全体的な淀川通船の乗客数と、運賃総額を表4・7に挙げたが、伏見発船（下り船）の場合、年間18万人余りの乗客を輸送し、1万5千円程度の運賃収入を上げている、即ち1人当たり平均約8銭2厘の運賃を支払っているから、明治20年と21年では、輸送客数は、年間大体33万～35万程度であるが、運賃収入は相当の開きがあり、20年は4万3千円で21年は3万3千円となっている。これを1人当たりの運賃にすると20年は平均12銭3厘、21年は10銭程度となって、20年と21年では乗客の構成比が異なったものと推定される。即ち、大人と子供の割合、遠距離客と近距離客の割合等が変わったものと推定され、特に20年は各月平均して1人当たり12銭3厘程度であるが、21年は正月から約半年間は、6銭5厘程度となり、前年平均の約半分ともなっている。21年の1月、2月は運賃は半額、乗船客数は前年度の約3/4となっていることは、近距離客数が多かったと推定出来るが、何れにしても、大阪・伏見間の運賃15銭を基準に考えると大阪発船の客は、大部分の人が全線に乗船したものと推定される。

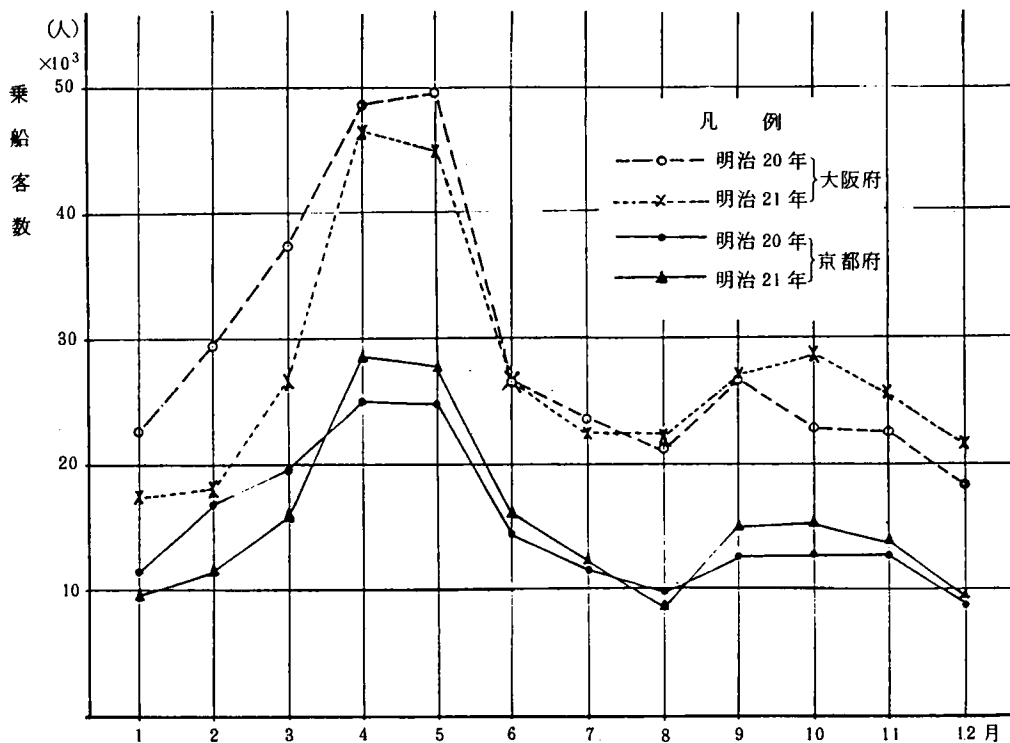
また、乗客は3月～5月、および9月～11月の行楽期に多く、冬期には少ないことが判る。これらの状況を図に示したものが、図4・10である。

淀川の通船も最盛期と思われる明治25年頃には14隻の外輪船が就航し、1隻の定員は150人程度で、所要時間は上り6時間、下り3時間半であった。

文献1)によると淀川通船は先にも述べた如く、各社間の競争は増々激化し、共倒れの危機に入たので、各社協議の上、各社の保有船を持寄って新会社「淀川汽船」を明治20年5月に設立し、伏見に本社を置いた。この時淀川汽船の持船は13隻で、合計トン数は654.242トンであり、明治22年上半期の乗客は1月9,600人、2月9,560人、3月13,760人、4月23,000人で貨物は1日平均60駄（1駄は40貫＝150kg）約9トン／日であった。また同社は明治23年より京阪間の郵便物運送業も請負い、その後も淀川の通船は新参入者が相次いだ。度重さなる協定、同盟規約も効を奏することなく遂に淀川汽船会社は、明治35年3月に解散するに至っ

た。その後残存汽船は個人の手を経て、大正2年に淀川運送㈱へ、さらに大正10年に、梅小路相互運輸㈱へと渡っていった。何れにしても淀川の汽船業は参入や吸収、合併を繰返すと共に、江戸時代からの和船の利用から、外輪汽船による曳

図4・10 淀川通航汽船月別乗客数（表4・7より作成）



船業が盛んとなり、貨物輸送に欠かせぬものとなった。旅客輸送は明治43年に京阪電車が左岸に開通してからは一応その任務を終え、大正期の曳船業1本化へと移行していった。このように変遷して来た淀川の汽船営業が、どれだけの船を扱い、物品取扱高を行って来たかを見るために、大阪天満橋の八軒家浜の出入船舶数と移出入物品価額を挙げた表4・8、表4・9で知ることが出来る。これによると八軒家浜出入の客船数は明治36年の2,539隻をピークとして減少し、京阪電車の開通した明治43年には僅かに523隻となっている。またその乗客も減少し、

伏見の上り客（出船客）は1隻当たりの平均乗客数は、明治28年の80人／隻を最高に減少し、明治43年には24人／隻となった。入船客に付いても同様に43年には1隻当平均34人程度となっている。従って、旅客輸送としての淀川の通船はほぼ明治39年に終わりとなったと云える。

また八軒家浜出入の和船は、汽船によって曳航される和船で、曳船数は汽船数や乗客数とは少し異なって、明治30年代の後半で再び増加の傾向を示している。

（図4・11を参照）この事は、貨物の輸送には輸送費の安い船便の利用が重宝されていることが推察される。

一方八軒家浜移出入物品価額を挙げたのが表4・9であるが、これによると、明治19年から30年にかけて、移出額は200万円台を中心に上下し、移入額は120万円台を中心にして、ほぼ横這状態を続けている。明治28年に移出入額が他の年に比べて大きかったのは、日清戦争の終結とも関係があったものと推測される。当時の船賃と物価を表4・11に示す。表4・11によると、舟運は鉄道の京都、大阪間の半額で20銭または15銭であるが、米価を基準に考えると、現在の感覚では当時の船賃は1,600円程度と推定出来る。以上淀川の舟運について、その大要を述べたが、京阪間の鉄道が充実した、昭和期までは、淀川の舟運は人貨の輸送に大きな影響を与えており、その輸送の安全と確保に多くの人々の努力と智慧が結集された事は、今も昔も変わらぬものであった。



表 4・8 八軒家浜出入の船舶（枚方市史第4巻P259 より）

年次	八 軒 家 浜				八軒家浜出入汽船乗客			
	汽 船		和 船		出 船		入 船	
	出 船	入 船	出 船	入 船	船数	人員	船数	人員
明治22	1,633	1,633	5,000	5,000	—	—	—	—
23	—	—	—	—	—	—	—	—
24	1,800	1,800	5,100	5,100	—	—	—	—
25	1,526	1,526	4,300	4,300	—	—	—	—
26	1,626	1,624	2,675	1,888	—	—	—	—
27	1,861	1,861	2,501	900	—	—	—	—
28	2,120	2,120	3,200	3,200	—	—	—	—
29	—	—	—	—	2,366	192,852	2,339	227,588
30	15,221	15,221	5,861	4,288	2,360	133,614	2,321	173,353
31	—	—	—	—	2,411	114,634	2,373	150,690
32	2,155	2,155	3,600	3,600	1,866	81,851	1,850	106,318
33	2,334	2,334	4,538	4,538	1,999	99,380	1,835	143,519
34	2,213	2,213	4,426	4,426	1,818	98,942	1,788	128,964
35	2,461	2,461	13,679	8,295	1,493	69,401	1,501	76,431
36	2,899	2,899	8,762	5,842	1,669	72,691	1,634	92,615
37	1,798	1,798	5,984	4,729	2,539	111,846	2,411	148,996
38	1,220	1,220	6,800	5,000	1,828	89,902	1,796	120,735
39	1,464	1,464	8,160	6,000	1,406	74,456	1,397	87,978
40	—	—	—	—	1,397	56,908	1,367	82,432
41	—	—	—	—	953	34,573	973	40,279
42	—	—	—	—	983	28,459	960	41,014
43	—	—	—	—	1,125	26,762	1,107	37,067
					523	12,693	523	17,040

「大阪府統計書」により作成

明治36～39年の 調査は、淀川汽船によって曳船された和船の数。

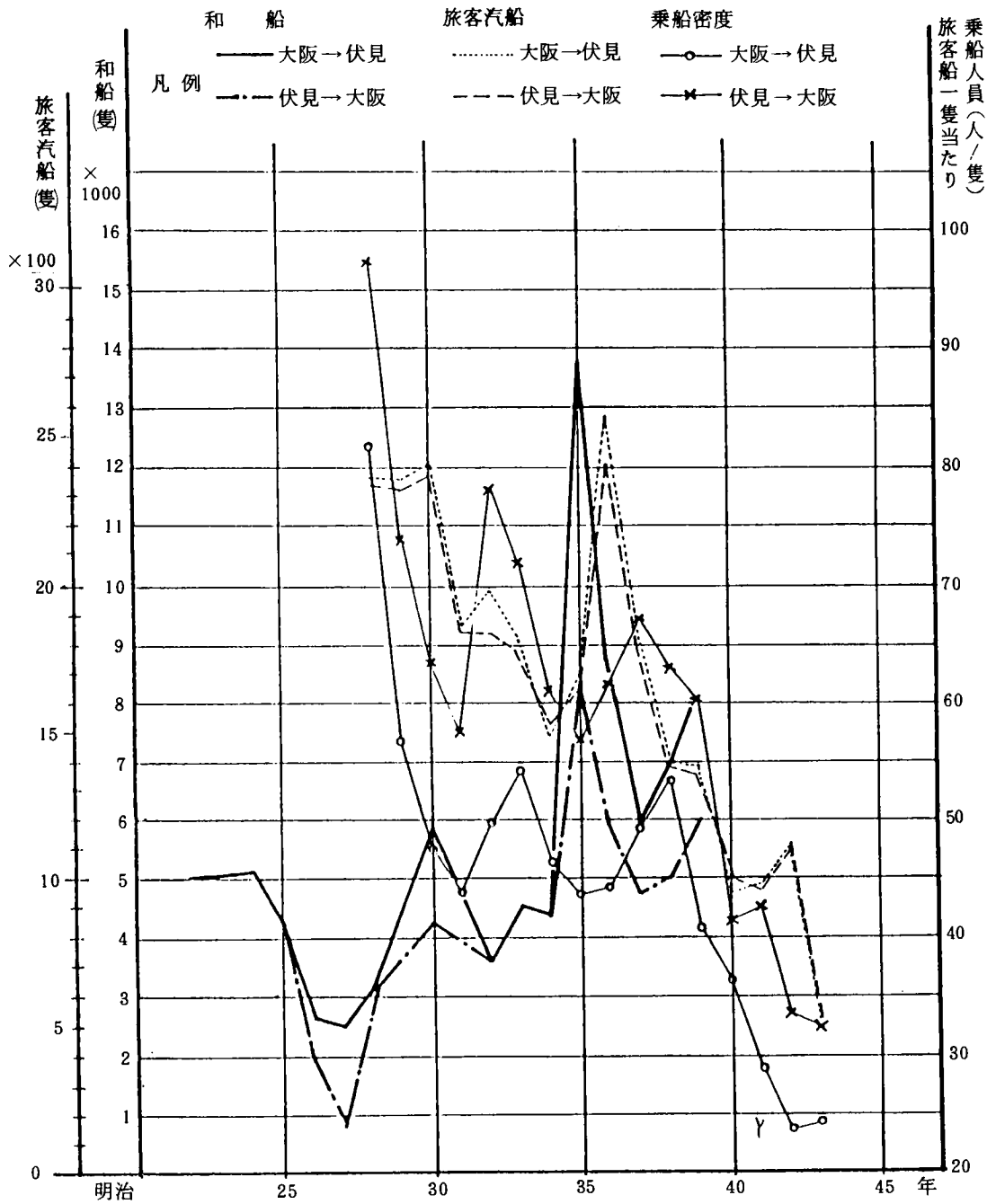
表 4・9 八軒家浜移出入物品価額

年次	八 軒 家 浜	
	総移出価額	総移入価額
明治19	379,251	882,348
20	2,543,075	1,699,049
21	1,254,586	1,514,516
22	1,611,058	859,923
23	—	—
24	—	—
25	2,628,090	1,313,717
26	2,681,964	1,237,442
27	2,378,659	1,241,057
28	4,213,007	1,519,163
29	—	—
30	2,095,075	116,915

各年次の「大阪府統計書」により作成。

（枚方市史第4巻P 261 より）

図4・11 八軒家浜出入讓の経年状況



(表8の数値より作成)

写真4・2 外輪船（大阪網島付近）  
 { 文献 15) P41 より }



(資料3-41頁ヨリ引用)

表4・11 船賃と諸物価との比較

種 別		年 代	金 額	備 考
淀川通航船賃 (天満橋～伏見) 4.4km		明治18年 (1885)	20銭 15 "	註) 官営鉄の関西の運賃は距離比例制で 1マイル(約1.6km)に付き 上等:5銭 中等:3 " 5厘 下等:2 " とある。(「鉄道史叢②-日本の鉄道」30頁) 京都～大阪間の運賃より誘導すると、 上等:5銭 中等:3銭 下等:1銭5厘 となり、 神戸～大阪間はこの単価で算出した。
官運 営 鉄 道 賃	神戸～大阪 3.2.7km	上等	1円02銭	
		中 "	61 "	
		下 "	30 "	
	京都～大阪 4.3.1km	上等	1円35銭	
		中 "	81 "	
		下 "	40 "	
京 阪 電 車 (天満橋～五条)		明治43年 (1910)	40銭	
白 米 の 値 段 (10 Kg 当りの値) (10 Kg ÷ 6.6 升)		明治10年	51銭	
		20 "	46 "	
		30 "	1円12 "	
		40 "	1円56 "	
大 工 の 手 間 賃 (1人1日の平均賃金)		明治10年	45銭	
		28 "	54 "	
		36 "	85 "	
		40 "	1円00 "	
小 学 校 の 教 員 初 任 給		明治19年	5円00銭	
		30 "	8 " 00 "	
		33 "	10円～13円	
公務員(上級職)の初任給 (高大・合格者)		明治27年	50円	
		40 "	50 "	
		44 "	55 "	

(文献 1)と文献13)より作成)

#### 4・3 大和川の舟運

大和川の舟運については、文献6)、文献7)－3〕、文献9)、文献12)、文献17)にもとづいて述べることにする。

##### 4・3・1 江戸時代以前の舟運

文献7)－3〕によると、大和川の舟運は、4・1・2でも少し触れたように、古代は大和國家の瀬戸内海に接する要路として、かなり盛んに舟運が行われ、大和川の奈良盆地に入ってから多くの支流は、古代の歌人によって歌われており、舟遊びの対象ともなった処であるが、中世には舟運についての文献が少なく、都が京都に移ってからは、特に少なくなったようである。

##### 4・3・2 江戸時代の舟運

大和川の舟運は、江戸時代には立野の西方、亀ノ瀬に岩磐があって、航行が危険であったので、この亀ノ瀬で上流と下流に二分された。上流の奈良盆地側は、竜田川、その他数々の支流河川を溯行して沿岸の村落に物資を供給する「魚梁船」があり、下流の河内平野側には、河内、和泉、攝津へ行く劔先船がある。

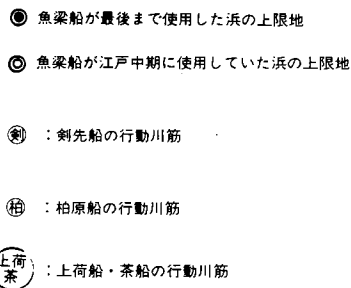
###### 1) 魚梁船 (文献7 40号 46頁～51頁)

魚梁船の通船区域は、A)寺川筋は今里、B)初瀬川筋は嘉幡、C)佐保川筋は筒井、D)曾我川筋は松本、とされていたが、江戸中、後期にはもう少し上流まで溯行していたらしく、a)落戸川(曾我川)は大綱<田原本町>、b)保田川(飛鳥川)は竹田<西竹田>、c)新川(飛鳥川)は伴堂<三宅町>、d)初瀬川は法貴寺<田原本町>、e)奈良川(佐保川)は八条(大和郡山市)があげられる。

従って前記の4ヶ所と合わせて9個所にのぼったが、土砂堆積によって、河港の整備が思わしくない所は、川船の使用は出来なくなり、脱落した所があったようである。魚梁船の活動範囲を図4・12に示す。

魚梁船は江戸時代には70隻あり、元禄10年(1697年)以前では、その運賃は大坂船問屋から、亀ノ瀬まで(劔先船)一駄(一駄=40貫=150kg)に付き9分(1分=1/4兩)、亀ノ瀬での積替料金は2分、魚梁船は一駄に付き2分と海上

{ 文献 7)-2] より作成 }



銀（保険金？）として1駄に付き5厘を集めていた。

魚梁船の支配権は、平群郡内の領主片桐且元から領米輸送船を支配する権利を得た安村喜右衛門信安の家系である安村家がほぼ独占的に持っていた。

川船の作りは、後述の剣先船と同じであるが小型である。長さ8間半（15.4m）幅5尺（1.51m）程で底の浅い船で、ムシロ9枚を張って帆としていた。

積載量はおよそ10駄（一駄＝40貫＝150kg）から15駄程度であった。主な輸送品目は、下り船は、米麦、操綿、種油等農産物で、上り船は油粕、干鰯等の肥料や塩ならびに生活必需品である。就航期は10月から翌年の5月までで、秋から冬にかけての秋川は大和の米や農産物が多く移出され、春川では主として肥料を移入していた。活躍した船数は正徳3年頃（1713年）70隻と推定される。

## 2) 剣先船（文献7～40号22頁、文献9第2章2）

大和川の亀ノ瀬以西の河内平野内の川筋で活躍した川船が剣先船で、この船には、古剣先船（古船）、新剣先船（新船）、在郷剣先船（在船）、井路川剣先船（井路川船）の4種類があった。古新両船は大和川およびその支流にて手広く賃積稼業を営み、在船、井路川船は年貢米や村方要用荷物の輸送、賃積みに従事していた。古剣先船の活動範囲は、京橋から大和川上流亀ノ瀬までと、石川は富田林までで、寝屋川、恩智川、楠根川、鯉江川もその活動圏であった。古剣先船の中には、元株と云われる176隻と、国分村持株と呼ばれる35隻がある。元株の起源は明らかでないが、一部には中世以来大和川にあった船で元は大船であったと云われている。慶長6年（1601年）に片桐且元が自領の平群郡内の米を大坂に輸送するため、亀ノ瀬の滝を切落とし慶長10年（1605年）にこれを開通させたが、このため上流の土砂が多量に流出し、下流大和川筋には大船の航行が出来なくなり、船持ち達は次々に浅川船に改めていった。これら浅川船のうち26隻が、寛永15年（1638年）に船改めに際して、剣先船の名を与えられて、運航することになった。この外に大坂市内で営業権を持つ、上荷船、茶船の中、大和川が浅くて従来の船では運行出来ないのも浅川船に改め、大坂町奉行に出願し、正保3年（1646年）許可された150隻の剣先船がある。

これら両者が元株の176隻である。また国分株についても諸説があるが1説に

は、後述する柏原船〔寛永13年（1636年）〕の発足後間もなく国分村より加入を申し入れたが承認されなかったので、国分村庄屋は独自に船28隻を造り、古大和川を運行し、これを国分船と称していたが、正保元年（1644年）にこれが35隻となり、正保3年（1646年）に剣先船の仲間に組み入れられたものとされている。古剣先船の負担役儀は、老中、城代、定番、奉行世見のための召船御用、見分役人の乗船御用、その他町奉行等の公用役船等であり、その見返りとして、船1隻に付き、加子2人、その扶持米として米2升が下付された。

元禄3年（1690年）以降に、船1隻につき、年8匁5分の運上銀を上納することとなった。

新剣先船は、尼崎又右衛門所有の100隻の船で、延宝3年（1675年）に許可されたものである。

当時の尼崎又右衛門は大坂三町人の一人として、また徳川家と深い縁の者として大きな影響を持った町人であった。新剣先船の活動範囲、役儀はすべて古剣先船同様とされていた。剣先船の大きさは、元禄3年（1690年）に長さ11間3尺（20.9m）幅1間1尺2寸（2.18m）深さ1尺4寸（42.4m）と基準化され、積載量は1隻16駄（一駄＝40貫＝150kg）（2.4トン）とされていたが、出荷量の多い時は増石を期限を切って願出していた。

◎在郷剣先船は78隻で、古剣先船の元株といわれたものと同様に中世からあったが、これは賃積み稼業に従事していたのではなく、河内の若江、河内、讃良、茨田4郡村の村用や、深野池その他での渡船用に持伝えられて来たものである。従って、公の役儀もなく、許可の極印もなかったため、延宝8年（1680年）詮議の結果運行停止命令が下された。しかしこれでは洪水の時に困惑をきたすため、貞享元年（1684年）に河内23ヶ村に船株御免となって、極印が与えられた。これらの23ヶ村の船株御免の条件として、他村への船株の売却の禁止、積荷は村荷物に限り、活動範囲、役儀もすべて新古両剣先船と同じと定められた。船株御免の23ヶ村は表4・12に挙げたが、この表は元禄5年（1692年）の船数を示しているが、貞享元年より僅か8年の間に5隻の上り株（廃業船株）が出来た模様である。その後、大和川の川違い（宝永元年（1704年））によって船株所持村と、新大和川

との間にへだたりを生じる処が多く、上り株が多く発生し、享保6年（1721年）には、在郷剣先船は16ヶ村25隻となってしまった。

◎井路川剣先船が働いた井路川とは旧大和川である長瀬川が大和川の付替え以後、幅4間から6間、延長3里半（約13.7km）の用水井路となった。

そのため、用水の便がよくなったが、これまで航行していた剣先船は途絶え年貢米や肥料の輸送に人夫を用いなければならなかった。従って、従来容易に使用出来た船便が出来ず、長瀬川兩岸の住民は苦慮していた。また新大和川の剣先船積み場所へは約4～8km程度を要し、新川を利用することは、却って費用の増加を見ることになる。このため、長瀬川の兩岸25ヶ村は、10石積の小型船100隻をもって、築留の二俣から下流の森河内までの通船を出願し、免許されれば、運上銀30枚を上納すること、および周辺の田地に支障を来さないよう、井路川の井堰要請なども行うことを誓契した。その長瀬川筋井路での通船は、兩岸25ヶ村の外、古、新両剣先船も出願したが、25ヶ村のみに宝永2年12月（1705年）に許可された。当時の井路剣先船（10石船）の大きさは、長さ11間半（20.9m）、幅7尺6寸（2.3m）の小型船であった。このようにして井路剣先船は、25ヶ村要用のためのものとして許可されたので、その時の条件として、運上銀30枚を納めると共に役船も勤め、大和荷や柏原船の積荷持は積取らないこと、船株を他村に売却しないこと、下り積荷は京橋で上荷船、茶船に積替えること等を指示された。

以上、大和川の江戸時代の舟運は、亀ノ瀬より下流は、剣先船で、上流は魚梁船により、輸送を分担していたが、宝永元年の大和川の付替えにより、剣先船の航行は大きく変化し、新大和川は直接大阪市内の河川に連ならないため、大阪湾、木津川を介して京橋に至る結果となり、1回の廻船に5日も要することとなり、輸送効率も悪く、輸送コストの上昇を見ることとなった。従って、直接京橋に通ずる、在郷剣先船・井路剣先船に比べて、特に柏原船に対しては、大きな劣勢となり、常にこれらの船同士の紛争が起こり、剣先船の荷物は柏原船へと移行しつつあった。

また、在郷剣先船、井路剣先船に対して、百姓手船（百姓の自家用船）の進出が起こり、百姓手船による商業船の侵害が起こりこの間にも絶えず紛争があった。



#### 4・3・3 明治以降の舟運'(文献7・40号)

江戸時代まで、大和川上流の舟運、魚梁船の支配権を独占して来た安村家も明治5年(1873年)4月にその支配権は廃止され、川船の通行は一切自由となった。この時の魚梁船の数は総数52隻であった。このように通航が自由になっても、新しく資本を投じて安村家に対抗して川船の営業を行う者も出現しなかったが、亀ノ瀬で、大阪から剣先船で来た荷物の積み替えが不便であるため、傷害の岩磐を砕いて、幅2間(3.64m)長さ30間(54.55m)の水路を作り、勾配を均一にして、水勢を整え、川底を石敷にし、兩岸を石垣として、下端に堰をつくる工事を行った。さらに舟を溯行させるため、ロックを設ける計画があったが、妨害者があらわれこの工事は未完成のまま明治16年に井堰改良は完了した。この工事の完成が近づいて来た明治15年(1882年)9月には大和川筋の各所に剣先船を受入れる「大和川荷物取扱所」が開設された。

このように剣先船と魚梁船とは共々繁栄の一途をたどるかと思われたが、明治22年(1889年)5月に開通した大阪鉄道(現、関西本線)の湊町・柏原間に続き、

表4・12 在郷船元船株所持付及び船数(元禄5年)

村 名	船 数	村 名	船 数
若江郡 稲 田 村	4	茨田郡 今 津 村	1
森河内村	1	赤 井 村	1
川 俣 村	1	巢 本 村	1
御 厨 村	1	讃良郡 堀 溝 村	14
上小坂村	2	蒔 屋 村	6
若 江 村	1	雁 屋 村	4
岩 田 村	2	北 条 村	3
河内郡 水 走 村	8	野 崎 村	3
植 附 村	2	寺 川 村	2
日 下 村	1	中垣内村	5
茨田郡 諸 口 村	4	三 箇 村	5
上嶋頭村	1	計 23 村	73

「布施市史」第2巻所収

(大阪府史第5巻第30ヨリ引用)

難工事であった亀ノ瀬トンネルの完成によって、明治25年（1892年）2月に湊町・奈良間が全通した。従って慶長5年（1600年）より続けられて来た大坂と大和を結ぶ“川の交通”は鉄道に引き継がれて消滅することとなり、その後跡も止めぬようになっている。

#### 4・4 平野川（了意川）の舟運

平野川の舟運については、文献6)、文献7)－3〕および文献9)によって述べる。

##### 4・4・1 江戸時代の舟運

平野川は百済川とも云い、柏原の青地樋および弓削の笠松樋から、大和川の水を引いて弓削の竹渕に至り、竹渕川となり、平野の東辺を流れて平野川となって、今里を経て京橋から淀川に流入していた。平野川は一名了意川とも呼ばれ、久宝寺村の安井了意が亀井村の墓地の南、馬力渕から、この川筋をさらえて、大坂城の東方を流れる猫間川へ通船できるように許可を得たが、水量が少ない上に、輸送需要が少なかったので失敗に終わった。こうしたことから、この川筋を了意川とも云われ、了意橋の名も残っている。（文献9）

平野川の舟運とは、所謂「柏原船」であって、元和6年5月（1620年）大和川の大洪水で疲弊した柏原村を災害復興させるための資金を得るため、柏原村から大坂に通ずる平野川に通船を行い、地方有志の出資により株式組織によって貨物運送業を営むことを計画し、同時にこの船の往復により、柏原の地を河内・大和の物資の集散地として、将来、商業の振興により土地の発展を図ろうとした、代官末吉孫左衛門によって企画されたものであった。

通行の川筋は図4－13に示すように、柏原より弓削の竹渕を下って、沿岸の村々の荷役を行って、下流の平野川を経て、古大和川に入り、京橋より大坂市内の荷降ろし場に至る。末吉孫左衛門は大坂町奉行の内諾を得て、大井村の庄屋九右衛門と治右衛門および柏原村の庄屋清兵衛の三人に、寛永12年（1635年）5隻の剣先船を使って、平野川を猫間川まで付近一帯を浚渫させ、通船に支障のないようにした。こうして大坂町奉行より寛永13年（1636年）に許可になり、同年秋より

大坂・柏原間の賃積みの営業を開始した。

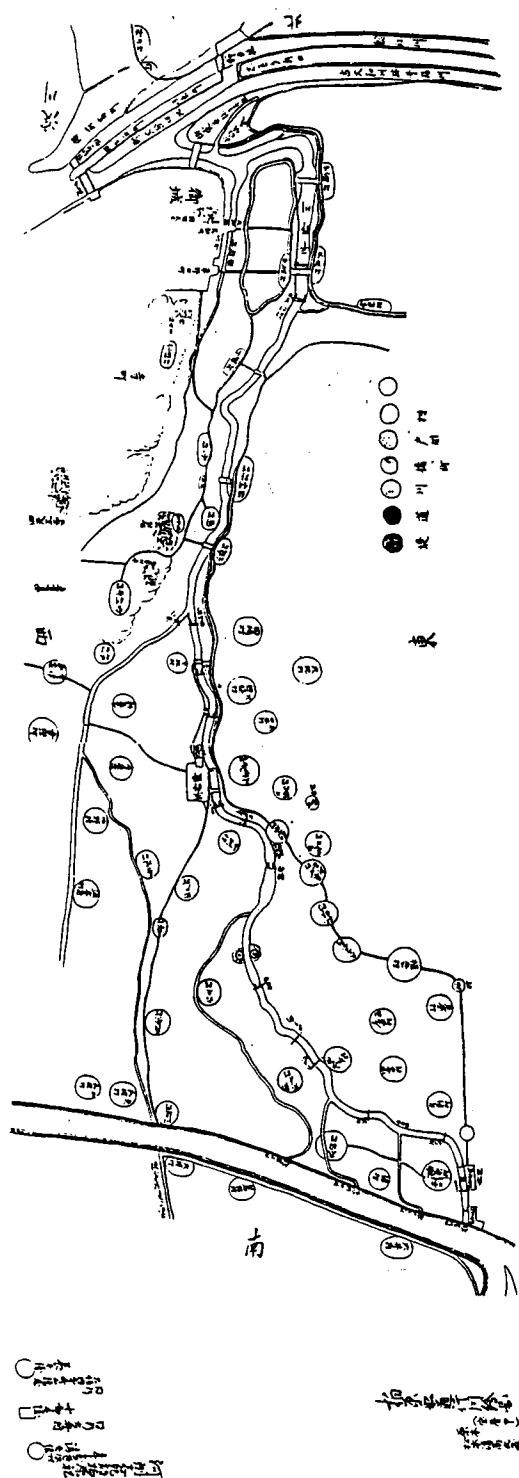
柏原船は当初40隻の船で営業を始めた。しかし従来の剣先船では平野川の運航には不適當であったので、上荷船にならって浅川船とし、その大きさは5尺間で長さ7間4尺5寸（11.97m）横幅中央舟梁7尺（2.12m）深さ1尺4寸（42cm）底板横幅5尺8寸5分（1.77m）であった。積載量は、城米を輸送するときは、12石積、商荷物は15石として届られていたが、実積載能力は20石程度であり、少なくとも常時15石以上積んでいたもようである。

柏原船の営業は、創業以来順調に進んでいたが、柏原船の許可の主目的である柏原村の復興開発は、おくれがちであった。これは船仲間が運賃を稼ぐことに専念しすぎて、村の開発をなおざりにしているので、以後は、商事に堪能な大坂商人を誘致し、これに船を持たせ、新開地に店を出させることを条件に柏原船の増資を計った。その結果、大坂商人14人が参加し、30隻の新船が寛永17年（1640年）に許可され、柏原新町に表6間口の屋敷14ヶ所を建てて、商売すること、柏原村の荒地を差図次第開発し、夫々に田地をもつこと、同年12月中に家を建て、年内に残らず引越を終えること、もし本人が引越できない場合は、必ず代人をおき、商売場に取立てること、14人のうち1人でもこれらのことを実行しない場合は、全員の船と家を取りあげる旨を申し渡した。

このようにして、柏原船の総数は70隻となり、その内の30隻は大坂組の14人が所有することになったが、残り40隻は、柏原組15人の持船数（40隻）を27隻に減し、新たに平野にも仲間8人を設けて、平野組として10隻を与え、また3隻は惣仲間持として、将来の参加組に備えた。これによってもとの柏原村中心の柏原船の船仲間は大きく変容した。かくして翌寛永18年（1641年）各組の船全数70隻が平野に集まり、代官所からはじめて極印を与えられた。

その後、大和川の川違えが宝永元年（1704年）に行われた後は、前述の如く、剣先船の衰退に伴い、柏原船は未曾有の好況に恵まれたが、享保年代（1716～1740年）の頃から業績は次第に下降し、川違えから77年を経過した天明元年（1781年）には船の実働数は37隻となった。これは平野川の柏原船のみの現象でなく、先に述べた淀川の過書船にも見られることで、徳川中期以後の一般経済界の不況

図4・13 柏原船通行図  
 { 文献7)-3]より }



による全国的な荷働きの減退が根本原因と見るべきであろう。

平野川の舟運は、柏原船のみに与えられた特権で、大坂の上荷船、茶船の仲間から度々の訴えが出されたが、他の船の航行を許さない旨が大坂奉行所からでており、独占的営業が行われていた。

#### 4・4・2 明治以降の舟運

明治以降については、明治22年(1889年)に大阪・柏原間を、次いで大和地方へと延びた大阪鉄道の開通は、柏原船に致命的な打撃を与えることとなり、船数は減少の一途をたどり、やがて9隻となり、最後は稼働船2隻を残して、明治40年廃業の手続きを取り、ここに創業以来二百七十余年の歴史を閉じた。

以上、大阪における内陸の舟運は、鉄道の開通をもって、その終止符を打つことになり、鉄道が川船に替わる安価な大量輸送機関として社会的に認識された結果と考えられる。

#### 4・5 結 語

本章においては、道に次ぐ交通路として自然の通路である河川を利用した舟運について、東大阪地域に関係する舟運を取り挙げて、文献によって調査を行った結果、次の事柄が明らかになった。

- 1) 淀川・大和川の舟運は古くから存在していたが、商業的輸送機関として現れて来たのは、戦国時代を経て統治国家として再出発し始めた太閤秀吉時代からであり、安定した船便として繁栄を続けたのは、江戸時代であった。
- 2) 江戸時代における舟運はその中期頃までは比較的安定した状態で経営され、市民の足としても、適切な運賃で輸送していた。しかし、江戸後期に至るにつれて、船便の需要が減り採算が取れなくなったため、船賃の高騰となり、当初の4倍近くの運賃となったため、客離れを起こしさらに需要の減少となり悪循環をすることとなった。当時の船賃を米価を基準にして、現在の値段で考えて見ると、江戸中期までは京都・大阪間で1人当たり約400円～560円程度で、現在、国鉄が510円、私鉄が300円であるのと比べると適切と云える。

しかし、これが江戸時代後期になると、運賃は約820円～1980円となり、初期の運賃の3～4倍にもなることが判る。

- 3) 明治の舟運については、淀川では、蒸気船が就航し、大和川は河川改修によって、積替えのない舟運として合理化と、近代化が進められたが、明治中頃以降、鉄道の出現を見るに至って、比較的大量に、迅速に、手軽に、また船賃と同程または安い運賃で輸送したためと、蒸気船の夜間運行を禁止されていたため人貨共に、特に旅客は鉄道に転化し、舟運は衰退するに至った。貨物輸送については、曳船によるものが、昭和初期まで就航し、安い輸送を提供していた。明治の淀川通船の汽船の運賃は、明治18年で、下等が15銭で、当時の米価を基準に考えると白米10kgの値段の1/4であり、今この水準で見直すと、この運賃は925円となり私鉄運賃の3倍の高値であったことがわかる。

註1)：井路、“井路の言葉の説明は参考文献にもないので明確なものとは言えないが、筆者の判断では、井げた状に作られた水路で、農作用の灌漑用水と農作用運搬船の水路として使用された人工的な水路を言うものと思う。

註2)：文献11) 茨田堤

註3)：文献16) P 35 より

註4)：文献16) P 36 より

註5)：文献9) 第2節より

註6)：文献16) P 38 より

註8)：文献9) P 503～509

註9)：文献1) より

註10)：文献1) より

註11)：文献7)－2) P 80 より

## 第4章 参考文献

- |       |            |   |                          |            |
|-------|------------|---|--------------------------|------------|
| 文献1)  | 枚方市史       | { 第巻3<br>第巻4  | 昭和52年3月30日<br>昭和55年3月31日 | 枚方市<br>枚方市 |
| 文献2)  | 寝屋川市史      |   | 昭和41年11月3日               | 寝屋川市       |
| 文献3)  | 大東市史       |   | 昭和48年3月31日               | 大東市        |
| 文献4)  | 東大阪市史      |   | 昭和48年3月31日               | 東大阪市       |
| 文献5)  | 八尾市史       |   | 昭和58年12月23日              | 八尾市        |
| 文献6)  | 柏原市史       |   | 昭和47年3月31日               | 柏原市        |
| 文献7)  | 大阪春秋       | -1] 第24号, -2] 第26号, -3] 第40号<br>昭55.6.10 昭55.11.15 昭59.7.20 |                          | 大阪春秋社      |
| 文献8)  | 河内どうこう     |   | 昭和52年8月                  | やお文化協会     |
| 文献9)  | 大阪府史 (巻5)  |   | 昭和60年3月30日               | 大阪府        |
| 文献10) | 淀川往来       |   | 昭和59年10月1日               | 向陽書房       |
| 文献11) | 角川・日本地名大辞典 |   | 昭和58年10月8日               | 角川書房       |
- 27 大阪府
- |       |             |            |             |           |
|-------|-------------|------------|-------------|-----------|
| 文献12) | 大和川付替工事史    |            | 昭和57年1月20日  | 新和出版社     |
| 文献13) | 値段の風俗史      |            | 昭和61年1月10日  | 朝日新聞社     |
| 文献14) | 歴史のなかの物価    |            | 昭和60年10月15日 | 同文館出版     |
| 文献15) | おおさかタイムトンネル | 昭和60年3月30日 |             | 読売新聞大阪社会部 |
- 浪速写真館
- |       |                           |            |                       |        |
|-------|---------------------------|------------|-----------------------|--------|
| 文献16) | アーバン クボタ №16              | Oct 1978   |                       | 久保田鉄工所 |
| 文献17) | 治水の誇里                     | 昭和30年3月25日 | 大和川付替250年記念顕彰事業委員会    |        |
| 文献18) | 第6回日本土木史研究発表会論文集          | 1986年6月    | 天田光三<br>前田泰敬<br>二十軒起夫 |        |
|       | 「東大阪地域における河川と舟運について(その1)」 |            |                       |        |

## 第5章 鉄道の発展の歴史



## 第5章 鉄道の発展の歴史

### 5・1 概 要

大阪都市圏における鉄道網の発達過程、鉄道開設に至るまでの地域の交通事情、さらに鉄道路線計画の経緯等を調査し、鉄道開通前後の時代の背景、ならびに鉄道の発展プロセスを時代を追って明らかにする。鉄道が出現するまでの東大阪地域の交通は、第3章・第4章に述べた如く、その主要陸上交通は大阪対奈良であり、大阪に陸揚げされた物資や、河内地方の産物を大和へ、また大和の産物を大阪へと輸送する通路として、東西方向の道路が古来より幾条にも開かれていた。また南北の交通路としては、大和川と淀川を結ぶ中小河川（旧大和川を含む）と東高野街道、河内街道など生駒山麓に沿った街道であった。

明治以来鉄道の開設においても東西線が実現し、南北線は未着手であり、その代替とも云うべき、3つの環状道路がある。特に東大阪地域の中央部を貫通する中央環状道路は大幅員の道路であり、高速道路（近畿自動車道・吹田・松原線）を併設すると同時に、近い将来には中量輸送のモノレール建設をも予定されており、府下縦断幹線交通路となっている。

### 5・2 鉄道建設までの経緯と時代背景

明治維新後、近世における商業的農業の発展や、地主制度の形成に常に主導的な役割を果たして来たのが、地主富農層であった。これら富農層は農村経済の中枢を占め、在来産業の展開は勿論のこと、近代産業の育成にも先駆者的な活動を続ける者が多かった。またこれら富農家達は地方郷土社会の知識人でもあり、蓄積された資産の運用を考えた。従って大阪周辺の攝津・河内・泉州の富農達も大阪・堺の豪商人と共に鉄道・銀行・綿業等に投資することが盛となった。特に鉄道は近代産業の振興を促す根幹企業であり、資本主義初期の代表的な産業として、投資額も次第に増加し、やがて有力私鉄に対する財閥からの投資も多くなった。また明治政府は鉄道の官営を進めたが、その莫大な建設資金を投ずる事が困難なた

め、民間の資金力を活用して、私設鉄道の建設を促すところが多く、明治16年（1883年）に開業した“日本鉄道” 明治18年（1885年）開業の阪堺鉄道、明治21年（1888年）開業の山陽鉄道等多くの私設鉄道が相次いで開業し、好成績を挙げている。

#### 5・2・1 大阪を中心とする鉄道

大阪を中心とする鉄道は、経済の中心大阪と各地との流通を目的として、官営・民営の鉄道が計画された。特に、近傍の丹波・山城・大和・紀州との物資の輸送を目的とし、明治20年前後の鉄道建設ブーム時代に、現在の国鉄の主要路線が私設鉄道として大部分出来上った。その後、明治39年（1906年）に鉄道国有法により主要路線は殆ど国有化された。大阪都市圏では、表5・1に示すように、山陽・関西・阪鶴・京都・西成の5私設鉄道が買収され、僅かに、南海・高野・河南の3つの私鉄が残った。その後、政府は国鉄の培養線として、建設費の低廉な軽便鉄道の育成を促し、各地に再び鉄道建設熱が盛り上って、私設鉄道が建設されることとなった。このようにして、大正の初期から昭和の初期にかけて鉄道網が発達していった。これらの状況は後述の明治の鉄道（図5・3）、大正の鉄道（図5・4）、昭和の鉄道（図5・5）に挙げるように、大阪を中心に放射状に路線が伸び、これらの各路線を連絡する環状線は、中心部の城東線（現在、大阪環状線）の外は、遠く30kmを隔てた、国鉄奈良線・桜井線、または近鉄橿原線・京都線があるのみである。

#### 5・2・2 東大阪地域に関係した第1次鉄道建設計画

前節にもふれたように明治20年代に入ると鉄道株が新しい投機対象として注目されるに至り、鉄道建設熱は増々盛になり、とりわけ日清戦争（明治27～28年）後の好況期には多数の鉄道建設計画が出願された。しかし、文献1)－1)によるとそれ等の多くは泡沫的な企画で明治26年（1893年）以降、設立許可を受けた鉄道会社は80社に上るが、その大半は期限内に着手することが出来ず免許失効となった。現実に開業したものは僅か43社にすぎない有様であったとされている。この

表 5・1 大阪圏での鉄道国有化法による買収・非買収の私鉄

	鉄道会社名	現在線名	創業年月日	買収年月日	区 間	営業延長 キ ロ
鉄 道 国 有 化 法 に よ る 買 収 さ れ た 私 鉄	山陽鉄道	山陽本線 播但線	1888・11・1 (明治21年)	1906・12・1 (明治39年)	神戸～馬関(下関) 飾磨～和田山	673 km
	関 西 鉄 道	関西本線 紀西線・片町線 草津線	1889・12・15 (明治22年)	1907・10・1 (明治40年)	名古屋～木津・亀山～津 四条畷～木津・網島～桜宮 柘植～草津・寝屋川～網島	452
		大阪鉄道 1900・6・9	関西本線 桜井線・和歌山 線・大阪環状線	1889・5・14 (明治22年)	〃	
		浪速鉄道 1897・2・9	片町線	1895・8・22 (明治28年)	〃	
		奈良鉄道 1905・2・18	奈良線 桜井線	1895・9・5 (明治28年)	〃	
		南和鉄道 1904・12・9	和歌山線	1895・5・10 (明治28年)	〃	
		紀和鉄道 1904・7・21	和歌山線	1898・4・11 (明治31年)	〃	
	阪鶴鉄道 (摂津鉄道) 1897・2・16	福知山線	1893・12・12 (明治26年)	1907・8・1 (明治40年)	尼崎～福知山	113
	京都鉄道	山陰本線	1897・2・15 (明治30年)	1907・8・1 (明治40年)	京都～園部	36
	西成鉄道	大阪環状線 桜島線	1898・4・5 (明治31年)	1906・12・11 (明治39年)	梅田(大阪駅)～安治川口	7
	南海鉄道 (阪堺鉄道) 1898・10・1	南海電鉄 南海本線	1885・12・27 (明治18年)	—	難波～和歌山市	64.2
残 っ た 私 鉄	高野鉄道	南海電鉄 高野線	1898・1・26 (明治31年)	—	汐見橋～河内長野	28.0
	河内鉄道 (河陽鉄道) 1899・5・1	近畿日本鉄道 長野線・南大阪 線・道明寺線	1898・3・24 (明治31年)	—	柏原～古市～河内長野	16.7

{ 文献7)および文献12)より作成、表中の区間、営業延長キロは1907年当時 }

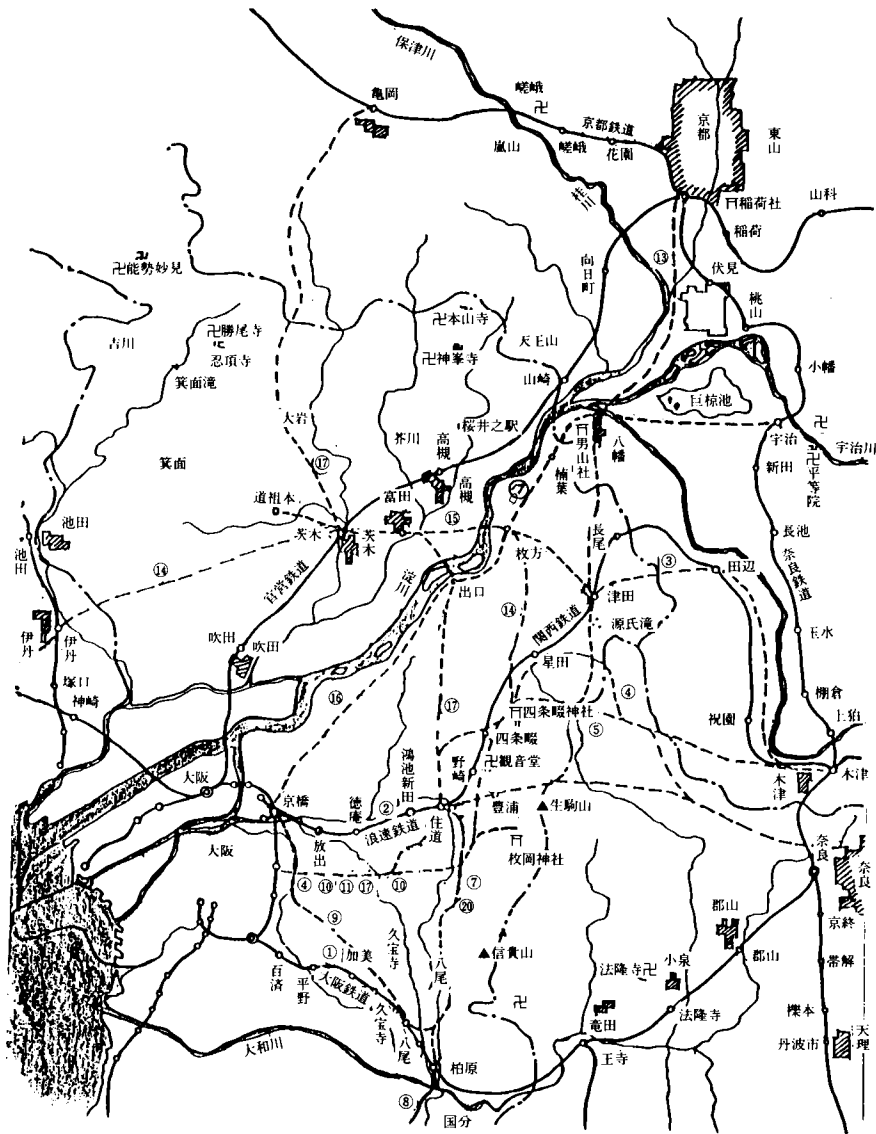
表 5・2 明治 30 年までの新規鉄道計画のうち、東大阪地区にかゝわるもの

名 称	区 間	資本金	関 係 者	発 起 年 月 日 製 造
① * 大 阪 鉄 道	梅田～玉造 一 湊町～天王寺～平野～柏原～王寺 奈良 高田～桜井	230 万	山莊逸作ほか 13 名	明治 20・1・3 出願 (1887 年)
② * 浪 速 鉄 道	大阪市相生町～北条村	15	福井精三ほか	明治 26・6・29 (1893 年)
③ 木 津 鉄 道	木津～田辺～津田～甲可～四条畷			明治 26・8・17 (1893 年)
④ 北 和 鉄 道	奈良～磐船～私市～星田～四条畷～玉造	15		明治 26・10・4 (1893 年)
⑤ 木津浪花鉄道	木津～北倭～四条畷			明治 27・1・27 (1894 年)
⑥ 大阪馬車鉄道			土居通夫・山 沢保太郎ほか	明治 28・4・7 (1895 年)
⑦ 河 内 鉄 道	住道～八尾～柏原	30	中敬男・西村作 次郎ほか 42 名	明治 28・12・3 (1895 年)
⑧ * 河 陽 鉄 道 (河 南 鉄 道)	柏原～古市～富田林～長野	30	出水弥太郎 ほか 50 名	明治 28・10 許可 (1895 年)
⑨ 河 北 鉄 道	八尾～大蓮～北蛇草～今里～京橋	30	岸田権ほか	明治 29・1・3 (1896 年)
⑩ 電 気 鉄 道	玉造～枚岡～ 柏原 四条畷	100	大門新兵衛 ほか 42 名	明治 29・1・17 (1896 年)
⑪ 大 東 鉄 道	空堀～枚岡	40	武田源兵衛 ほか 32 名	明治 29・6・3 (1896 年)
⑫ 生 駒 鉄 道	住道～奈良	90	南野道親 ほか 6 名	明治 29・6・3 (1896 年)
⑬ 山 城 鉄 道	京・七条～大内～上烏羽～淀～八幡～津田	130	中村栄助 ほか 11 名	明治 29・8・21 (1896 年)
⑭ 畿 内 鉄 道	西宮～伊丹～桜塚～茨木～富田～枚方～北条 ～八尾～堺	200	近藤喜禄 ほか 11 名	明治 29・8・22 (1896 年)
⑮ 河 津 鉄 道	津田～枚方～富田～三島～道祖本		小室信夫 ほか 17 名	明治 29・8・28 (1896 年)
⑯ 淀川電気鉄道	京橋～野江～出口～渚～八幡			明治 29・10・8 (1896 年)
⑰ 亀 阪 鉄 道	玉造～住道～出口 富田～茨木～大宮～亀岡 枚方～樟葉～八幡～宇治	250	西村作次郎ほか	明治 29・10・11 (1896 年)
⑱ 玉造馬車鉄道		20	谷頭長兄・植田重 太郎ほか 15 名	明治 30・6・9 (1897 年)
⑲ 城東馬車鉄道		25	植田重太郎ほか	明治 30・5・7 (1897 年)
⑳ 中河内鉄道	住道～柏原		山内直次郎ほか	明治 29・1・ 免許申請

(東大阪市史・枚方市史より作成)

\* 印は実現した路線

図 5・1 東大阪地域にかゝわる新規鉄道計画線（推定）  
 { 明治 30 年までの計画線 }



(表 5・2 より作成)

ような一般情勢に応じて、東大阪地域と人的、または地域的に関連をもつ鉄道の企画も相継いで行なわれた。この内、明治30年（1897年）までの主な計画を表5・2に挙げ、その推定路線を図5・1に描いた。これらのうち、生駒山脈を挟んで東西の交通を目的としたものは、大阪鉄道・浪速鉄道・北和鉄道・大東鉄道・電気鉄道・亀阪鉄道・木津鉄道・木津浪花鉄道等約半数に近いものであって、古から生駒山脈越えの東西交通が、いかに重要性の高いものであったか、また河内の人々が切望するものであったかを如実に物語っている。

これらの計画線のうち、実現を見たのは、大阪鉄道・浪速鉄道・河陽鉄道（河南鉄道）の3鉄道（表5・2中の＊印）のみであった。

計画線中主なものについて次に述べる。

## 1〕大東鉄道（文献1）第8章第1節）

文献1)によると武田源兵衛・牧野清兵衛・浦井佐兵衛以下29名の地元有力者による発起人で、資本金は40万円（8000株）としている。大阪市南区空堀町より暗越奈良街道ぞいに枚岡村豊浦までの7哩余（約12km）の鉄道である。予定路線の地域は既設の浪速・大阪両鉄道の間にあたるので、河内郡は勿論、近郡から大阪市内へ運ばれる荷物はおびただしい量になるにも拘らず、両鉄道を利用するには遠すぎる上に、適当な河川もなく、舟運の便によることも出来ない輸送上極めて不便な地域なので、鉄道を敷設すると云うのが出願者の理由であるとしている。

発起人等によれば、暗越奈良街道は1時間に牛馬車・腕車などの往復が28回におよぶ輻輳ぶりで、また山手に多い水車業者も半数以上が、牛馬車の運賃高騰のため、製品搬出が出来ず休業状態であり、沿線の村々の住民のかねてからの念願であると、当時の新聞に報じているとある。この路線は後に建設された大阪電気軌道（近畿日本鉄道奈良線）の路線に非常に近いものであり、図5・1の中の⑪の路線である。

## 2〕電気鉄道（文献1）第8章第1節）

この鉄道計画は、文献1)によると東成郡玉造町を起点に高井田・御厨・松原・

豊浦を経て、枚岡神社に達する 8 哩余（約 13km）の東西線のほか、枚岡から南へ瓢箪山稻荷神社・池ノ島・六万寺・大竹・教興寺・恩智・柏原を経て、道明寺天満宮に達する 8 哩余（約 13km）の南下線と、枚岡より四条畷を經由して枚方町に達する 12 哩（約 19km）の北上線を加えて、合計 28 哩（約 45km）に電気鉄道を敷設するもので資本金も別格の大ききで百万円となっている。この路線は図 5・1 において⑩とするされている路線である。

### 3〕 亀阪鉄道 （ 文献1） 第 8 章 第 1 節 ）

文献1)によると資本金も最も高く、250 万円で、日根市村の西村作次郎・東野治三郎、住道村の団野慶次・乾亀四郎ほか 8 名の発起になるもので、本社を大阪に、支社を京都府下の亀岡と宇治におく構想となっていた。路線は、大阪鉄道城東線（大阪環状線）玉造駅を起点とし、片江・足代・高井田・御厨・菱江を經由して浪速鉄道（片町線）の住道駅に連絡し、さらに深野・堀溝・出口・唐崎・富田を経て、茨木で官営鉄道（東海道線）に連絡し、茨木駅より中河原・大岩を経て京都鉄道（山陰線）亀岡駅に達するもので、この外に出口村より分岐して枚方・樟葉・八幡を經由して奈良鉄道（奈良線）の宇治駅に至る線を支線とする構想であった。総路線延長 51 哩（約 82km）の大鉄道で、資本金も大きく他とは隔絶した規模であった。この路線は図 5・1 において、⑪と名記している路線である。

### 4〕 河北鉄道 （ 文献1） 文献 2 ）

文献1)および文献2)によると後述の河内・中河内の両鉄道は、住道と柏原を結ぶ所謂、南北線構想の鉄道であるがさらに南北の連絡と大阪市内への参入とを同時に果たそうとする企画が河北鉄道であった。大阪鉄道八尾駅を起点として、大蓮・北蛇草・今里を経て浪速鉄道の京橋駅に連絡するものであった。発起人は、高田吉次郎・矢野佐太郎・島田伊茂・増田鉄蔵・牧野藤三郎等の河内人が参画していたとある。資本金は 30 万円で、その路線は図 5・1 の中で⑨の路線である。

## 5 ] 中河内鉄道 （ 文献1） ）

文献1)より中河内鉄道は大阪市の山内直次郎等が発起人となって、住道より柏原に至る9哩余(約15km)の免許を申請したが、河陽鉄道も住道まで路線延長計画を持っていたので、河陽鉄道は中河内鉄道の計画を承継することとして、資本金を30万増資して、柏原～住道間の申請を行ったが、既に住道～八尾間の鉄道建設を出願していた河内鉄道はこれに対抗して路線終点を八尾から柏原に改めたため、両社の競願となった。結局河陽鉄道の願書は却下されて、河内鉄道に仮免許が下されたとしている。路線は図5・1の㊸の路線と推定される。

## 6 ] 河内鉄道 （ 文献1） 第8章第3節 ）

大阪・浪速・河陽の三鉄道の実現したほかに、最も実現性の高かった計画線は河内鉄道であった。文献1)によると路線は浪速鉄道住道駅を起点とし、川中(東六郷村)・玉井(三野郷村)・山本(八尾村)を経て、大阪鉄道八尾駅に至る7哩半(約12km)の路線で住道・生駒(川中新田)・瓢箪山(吉田村)・山本(八尾中野村)に停車場を設置する予定であったが、先に述べたように、河陽鉄道との競合性から後に柏原へ路線を延長すると共に恩智・柏原の2駅を追加した。

この路線の沿線は河内の中央部にあたり、その東側は生駒山系よりの山水を利用した水車業者が150余りを数え、ここから大阪市内へ運搬する穀類を始め胡粉等種々の物資もおびたしく、また生駒山系より産出する庭石や石材の輸送も莫大な額に上っていた。有名な河内木綿も当地域の産物であり、これらの輸送はすべて牛馬車や荷車に依っていた。しかし在来の道では道幅も狭く運搬に支障が出始め、大阪と云う大都市を目の前にしながら輸送のネックから河内の産品の出荷高が伸びなやんだ、従って、大阪市内を起点とする北の浪速鉄道と南の大阪鉄道とを結ぶことによって、これらの産品の輸送と旅客の便益に多大の貢献をなすものであり、通勤・通学の便は勿論沿線に有名な神社・仏閣も多く観光路線としても有意義である。さらに北は城河鉄道(片町線)・南は河陽鉄道によって、南北が大きく連絡されることは一層鉄道の公益を上げることとなるといった主旨書によって出願され、仮免許を受けるに至った。



# 河内鐵道線圖

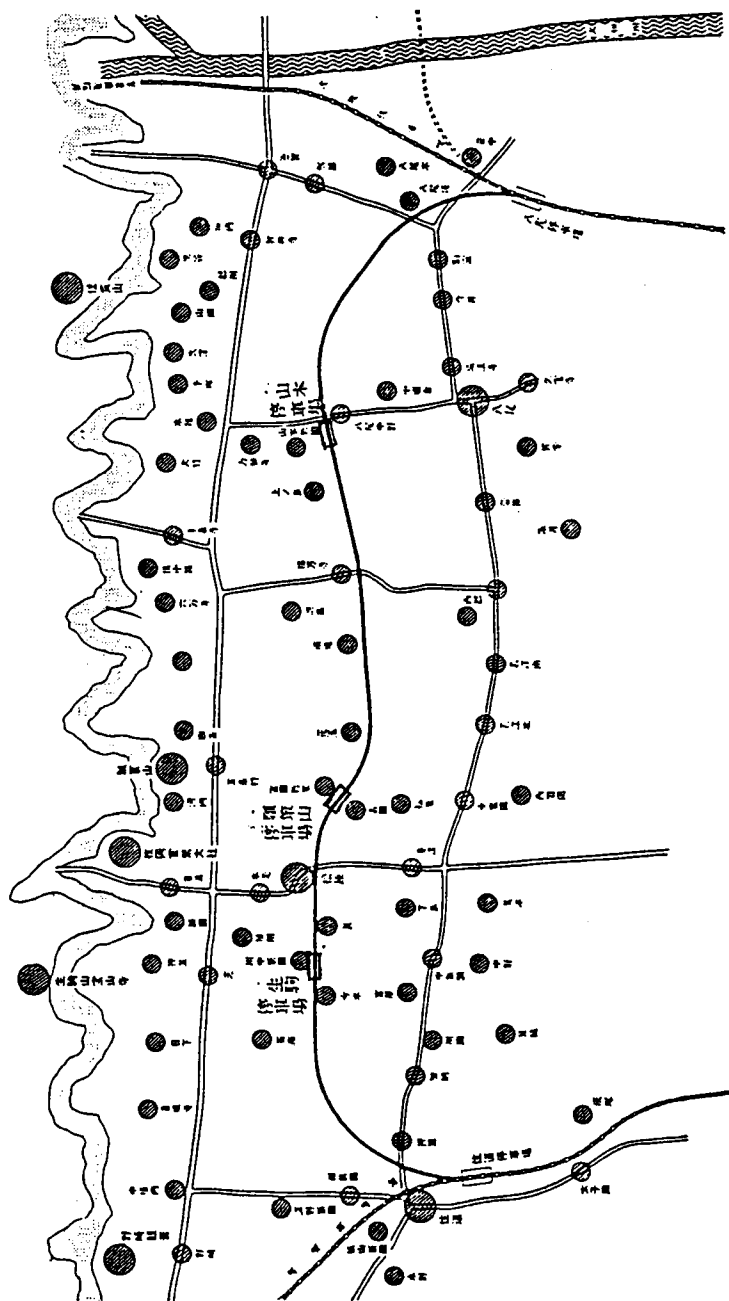


図5・2 河内鉄道路線計画図（当初）  
 { 文献1)-1]より }

表 5・3 河内鉄道の取扱貨物の種類

停 車 場	貨 物 の 種 類
第 1 駅 住 道	肥料・牡蛎殻・綿種・魚類・酒類・塩・米穀・其ノ他一、二級雑貨
第 2 駅 生 駒	木材・石材・胡粉、其ノ他二、三級雑貨
第 3 駅 瓢 箆 山	穀物・綿・石材・油・其ノ他一、二級雑貨
第 4 駅 山 本	穀物・肥料・綿・其ノ他雑貨
第 5 駅 恩 智	穀物・肥料・綿・野菜・荒物・其ノ他一、二級雑貨
第 6 駅 柏 原	木材・石材・穀物・荒物・其ノ他一、二級雑貨

(東大阪市史より抜粋)

表 5・4 河内鉄道予想貨物量と運賃収入

駅 名	貨物量	同 価 額	従 来 運 賃	鉄 道 運 賃	公 益
住 道	11,893 <sup>トン</sup>	3,569,870.000 <sup>円</sup>	6,326.300 <sup>円</sup>	2,530.000 <sup>円</sup>	3,796.300 <sup>円</sup>
生 駒	6,460	1,932,000.000	2,274.800	910.000	1,364.800
瓢 箆 山	12,400	3,717,700.000	4,074.500	1,575.000	2,472.500
山 本	13,120	3,926,000.000	4,025.750	1,610.000	2,415.750
恩 智	9,250	2,723,000.000	2,452.500	980.000	1,472.500
柏 原	18,290	5,494,100.000	8,401.750	3,360.000	5,041.750
合 計	71,413	21,362,670.000	27,528.600	10,965.000	16,563.600

(東大阪市史より抜粋)

表 5・5 河内鉄道予想旅客数と運賃収入

駅 名	人 数	従 来 雑 費	鉄 道 運 賃	公 益
住 道	78,914 <sup>人</sup>	10,756.390 <sup>円</sup>	5,819.996 <sup>円</sup>	4,936.394 <sup>円</sup>
生 駒	53,680	6,307.830	2,730.000	3,577.830
瓢 箆 山	96,940	8,317.140	4,290.000	4,027.140
山 本	113,074	7,772.042	4,810.000	2,926.042
恩 智	74,609	4,888.046	3,250.000	1,638.046
柏 原	110,244	14,649.240	7,150.000	7,499.240
合 計	527,461	52,690.688	28,050.000	24,640.692

(東大阪市史より抜粋)

表 5・6 河内鉄道営業収支予算

(東大阪市史より抜粋)

収 入		支 出	
乗客収入	28,550.00	線路保存費	7,310.30
1日1マイルニ付	8.818	汽 車 費	6,000.00
貨物収入	11,275.30	運 輸 費	4,100.00
1日1マイルニ付	3.483	総 保 費	2,015.00
収入総額	39,825.30	支出総額	19,425.30
1日1マイルニ付	12.301	1日1マイルニ付	6.00
収支差引		20,400円 純益	
		但資本金30万円ニ対シ年6朱8厘ニ当ル	

(注)「起業目論見書」(鉄道院文書・明治31年7月2日)より作成。

表 5・7 河内鉄道敷設費予算

(東大阪市史より抜粋)

費 目	金 額	費 目	金 額
線路測量費	1,330.50	運 送 費	4,435.00
工事監督費	6,800.00	建築用汽車費	1,075.70
用地費	16,847.52	建築用具費	1,365.15
土工費	8,373.86	柵垣及徑界杭費	443.50
橋 梁 費	6,669.36	電信線架設費	1,153.10
ニルベルト費	16,226.53	総 係 費	5,313.835
伏 樋 費	443.50	予 備 費	10,000.00
軌 道 費	104,096.00	小 計	286,884.655
停車場費	20,251.00	営 業 資 金	4,793.00
車 両 費	76,136.00	創 業 費	8,322.345
器械場費	2,927.10		
諸建物費	2,997.00		
		合 計	300,000.000

(注) 前表に同じ。

表 5・8 河内鉄道の車両予定

(東大阪市史より抜粋)

種 別	車 両 数	備 考
機 関 車	2 両	6 輪連続タンク
客 車		
1、2 等 客 車	2	1 等 8 人乗、2 等 12 人乗
2 等 客 車	2	24 人乗
3 等 客 車	10	50 人乗
緩 急 車	2	
小 計	16	
貨 車		
有 蓋 貨 車	8	4 トン積～7 トン積
同 緩 急 車	2	同
無 蓋 貨 車	8	3 トン積～5 トン積
同 緩 急 車	2	同
	20	
合 計	38	

(注)「工事方法書」(鉄道院文書)より作成。

表 5・9 日清戦後の府下鉄道敷設願書却下状況（文献 1）より）

（明治 30 年）

会社名称	出願年月	発起人	会社名称	出願年月	発起人
阪神電気鉄道	明治 28. 5. 21	藤田伝三郎 ほか 9 名	大阪築港鉄道	明治 29. 7. 6	小泉清左衛門 ほか 9 名
京阪電気鉄道	”	生駒勘左衛門 ほか 6 名	阪西電気鉄道	29. 7. 10	建野郷三 ほか 8 名
阪伏電気鉄道	28. 5. 21	藤田伝三郎 ほか 10 名	河津鉄道	29. 7. 18	小室信夫 ほか 17 名
吉野鉄道	29. 1. 10	出水弥太郎 ほか 59 名	和泉鉄道	29. 7. 29	北村六右衛門 ほか 20 名
大東鉄道	29. 1. 11	武田源兵衛 ほか 32 名	河南鉄道	29. 8. 26	福井栄三郎 ほか 7 名
住吉鉄道	29. 2. 4	天野元七 ほか 14 名	阪西鉄道	29. 8. 26	石田庄七 ほか 12 名
豊島鉄道	29. 2. 18	星丘安信 ほか 14 名	水越鉄道	29. 8. 27	武部三朗 ほか 70 名
摂河鉄道	29. 3. 10	岡田喜十郎 ほか 40 名	河摂鉄道	29. 8. 28	末吉昇 ほか 19 名
園部鉄道	29. 4. 13	中野治兵衛 ほか 15 名	南都鉄道	29. 9. 1	名越愛助 ほか 12 名
生駒鉄道	29. 6. 1	南野道親 ほか 6 名	摂丹鉄道	29. 9. 3	岡橋治助 ほか 49 名
平安鉄道	29. 6. 15	渋谷史春 ほか 16 名	狭山鉄道	29. 9. 5	出水弥太郎 ほか 24 名
茨亀鉄道	29. 6. 20	馬場三右衛門 ほか 11 名	亀阪鉄道	29. 9. 21	西村作治郎 ほか 13 名
石山遊覧鉄道	29. 6. 26	武田源兵衛 ほか 5 名	信貴鉄道	29. 10. 27	大東輻三郎 ほか 11 名
有馬鉄道	29. 7. 5	渋谷史春 ほか 24 名			

（注）「大阪朝日新聞」（明治 30. 5. 20 日付）より作成。

この当時の路線図を図5・2に、また起業目論見書による貨物取扱品目やトン数・旅客扱数と運賃・営業収支予算・建設予算書等を表5・3～表5・8に挙げる。

このようにして明治30年7月6日仮免状が下付されたが、これに先きだって5月15日には、明治28・29年の両年間に大阪府庁を経て出願していた27社の鉄道の敷設願いが一括却下された直後でもあり、河内鉄道の仮免許は異例のことであり、かつ地元民の切望する処であった。しかし、その後の経済不況によって工事に着手することも出来ず、また浪速鉄道・城河鉄道の関西鉄道への合併、ならびに出資者間の不調和等種々の状況変化により、政府の本免許直前で、本免状下付見合せ申請を行って、遂に幻の鉄道に終わってしまったと記されている。

なほ、大阪府下の鉄道敷設願書の明治30年の一括却下の状況は表5・9に挙げたが、この表に掲載されている阪神電鉄・京阪電鉄等はその後再度出願して認められ、今日に至っているもので、阪神電鉄は明治38年（1905）・京阪電鉄は明治43年（1910）・吉野鉄道は明治45年（1912）・有馬鉄道（有馬線）は大正4年（1915）にそれぞれ開業した。

### 5・2・3 第二次以降の明治の鉄道建設計画

前節で述べたように、明治30年（1897）に明治28・29両年に提出された鉄建設計画が一括却下され大阪府下でも27社におよび、日清戦争後の鉄道建設熱にも一応の終焉を見た感じであったが、その後も大阪を中心とした東西線構想の企画は後を絶たず、明治35年（1902）には大阪玉造～豊浦間の電気鉄道計画や馬車鉄道（中河馬車鉄道）の計画、また明治39年（1906）には大阪桃山・瓢箪山・奈良を結ぶ近畿電気鉄道の計画・同43年（1910）に攝河電気鉄道や河内電気鉄道の計画があった。

#### 1〕大阪玉造～豊浦間の電気鉄道（文献1）第8章第1節）

この電気鉄道は文献1)によると大阪の電気器機商山本清太郎と神戸ポイエス商会主クラドゥフ・同商会顧問多田公平との共同企画で、関西鉄道玉造駅（現大阪

環状線)を起点として、本庄・高井田・豊浦を経由して瓢箪山まで電車を走らせようと云うもので貨客の運搬の外に付帯事業として同地方の灌漑事業も企画した。

また中河馬車鉄道は、池島村の巽茂次外41名の発起によるもので、玉造駅東から奈良街道(暗越)に沿って豊浦までの6.5哩(約10.4km)に馬車鉄道を敷設しようとする計画であった。資本金は15万円、山間部の水車利用による針金製造や精米・精粉等の製品輸送と枚岡神社・瓢箪山稻荷への人出を見越しての企画であった。図5・1の⑩ルートとはほぼ同じと推定される。

## 2〕近畿電気鉄道 (文献1) 第8章第1節)

文献1)によって述べると大阪の小林林之助・東京の根津嘉一郎らの発起で明治39年に資本金400万円で設立、大阪桃山～瓢箪山に至り、右折して東高野街道沿いに南下して、国分付近で、大阪鉄道(現関西本線)沿いに奈良に達する線であり、また途中から分かれて吉野・丹波市(天理市)、長谷に向かう線とからなる。総延長154哩(約247km)の電鉄計画であった。この外にも暗越街道沿いて大阪・奈良間を結ぶ電鉄計画は多くあり、なかでも阪良電鉄・大阪奈良間電鉄・大阪奈良電鉄等に対して、大阪府からは合同出願を勧奨した程であった。

## 3〕攝河電気鉄道 (文献1) 第8章第1節)

文献1)には上本町五丁目を起点として瓢箪山に至り、此处より南北に分かれ、北は枚方で京阪電鉄と接続し、南は中高安村教興寺に至る総延長20哩(32km)余りの電気鉄道の計画で、明治43年に設立し、資本金150万円であったとしている。

## 4〕河内電気軌道 (文献1) 第8章第1節)

文献1)によると明治43年に申請したもので、奈良および攝河電鉄に接続して、柏原から瓢箪山、枚岡、四条畷を経て、京阪電鉄の寝屋川(木田)に至る13哩(約21km)余りの路線で、あの幻の鉄道河内鉄道に代替するとともに、京阪電鉄沿線にまで延びる企画であったとしている。

以上が明治時代における鉄道投資ブームによる鉄道建設計画であったが、当東大阪地域での実現路線は、北より京阪電鉄、浪速、城河鉄道（共に現片町線）大阪鉄道（現関西本線）であった。また明治末期に計画し、大正3年には大阪電気軌道（現近畿日本鉄道奈良線）によって、河内の中央部を横断する、上本町～奈良間の開業を見るに至っている。

このように明治以来、東大阪地域での鉄道計画は、道路・水運の時と同様に対大和・山城との交通が、古来からの流通体系にならって重要視されている。

浪速、大阪の両鉄道が開業することによって一応、対大和、山城の交通は充足されたかに見えたが、第3章にも述べたように、暗越奈良街道は古くから人々が往来し、多くの集落や宿場町もあり、河内の中央部を通る街道として親しまれて来た、また生駒山の山水を利用した水車業者の製品搬出路としても重要な道路でもあったので、これに沿った鉄道を敷設することが河内住民の大きな希望でもあった。生駒山に長大なトンネルを掘削することは、明治時代では、難工事中の難工事であり莫大なる資金を要するところからその計画は立案されながら、何度か消えさっていたが、これを大軌によって始めて実現した。

また一方浪速鉄道と大阪鉄道を結ぶ河内街道沿いの南北ルートが切望されたが、これは今だに実現出来ず、昭和に入って西側に城東貨物線が出来た。

### 5・3 鉄道網の発展プロセス

前節で述べたように、明治20年代の第一次鉄道建設計画ブームは、明治39年（1906）の鉄道国有化法によって、大手の大部分の私設鉄道が国有化され、大手私鉄鉄道では、東武鉄道と南海鉄道を残すのみとなり、大部分の私鉄鉄道は弱小私鉄のみとなって、鉄道経営に対する民間の意欲を欠くこととなった。

鉄道の国有化法によって国鉄となった私鉄は、文献7)によると37社（総営業キロ523 km）中17社（総営業キロ459 km）であり、残った20社（総営業キロ64 km）はいかに小規模であったかが推定出来る。表5・10に当時国有化された私鉄を挙げた。このようにして第一次鉄道建設ブームは沈静化したが、その後政府はこうして出来た国鉄幹線網の充実を計るため、この幹線に接続する培養線の整備を進

表 5・10 鉄道国有法による買収私鉄

(文献7)より)

鉄 道 名	買収年月日	延長キロ	区 間
北海道炭礦	1906. 10. 1	334	手宮－幌内，室欄－岩見沢ほか
甲 武	”	45	御茶ノ水－八王寺
日 本	1906. 11. 1	1,384	上野－青森，日暮里－岩沼ほか
岩 越	”	80	郡山－喜多方
西 成	1906. 12. 1	7	大阪－天保山
山 陽	”	673	神戸－馬関，飾磨－和田山ほか
北 海 道	1907. 7. 1	256	函館－小樽
九 州	”	718	門司－八代，鳥栖－長崎ほか
北 越	1907. 8. 1	138	直江津－新潟
京 都	”	36	京都－園部
阪 鶴	”	113	尼崎－福知山
総 武	1907. 9. 1	118	両国橋－銚子，銚子－新生
房 総	”	63	千葉－大原，大網－東金
七 尾	”	55	津幡－七尾，七尾－矢田新
徳 島	”	35	徳島－船戸
関 西	1907. 10. 1	452	名古屋－湊町，高田－和歌山ほか
参 宮	”	42	津－山田

(注)「鉄道院年報」「日本鉄道史」による。



めることとし、これを推進するためにまた民間の資本を活用することとした。従って私設鉄道より、より簡便な軽便鉄道法を明治43年（1910）に、また同補助法を明治44年（1911）に公布して民間の投資を促した。

これによって、再び明治末期から大正初期にかけて、第2次鉄道建設ブームを引起し、多くの軽便鉄道が建設された。また大正末期から昭和の初期にかけて、産業振興策によって大都市とその周辺の都市化は著しく進行し、都心とその近郊との間の大量輸送機関が必要となり、既設道路上に容易に敷設出来る軌道電車に着目され、軌道電車の路線網が発達することとなった。斯くして軽便鉄道と軌道電車網が今日の国鉄の支線や私鉄の路線網の基盤となっている。

註〕軽便鉄道補助法とは、（ 文献8）・P130 ）

補助金政策を具体的に規程したもので、その主な内容は、

- (1)軌間2フィート6インチ（762mm）以上の軽便鉄道であって、毎営業年度における対建設費益金が1年5分に達しない場合は、開業のときから5年を限度としてその不足額を補助支給されること。
- (2)補助金の年額は、初年度25万円で、以後毎年度25万円を累加し、125万円までを限度とすること。
- (3)補給された対建設費益金が1年8分以上にのぼる場合は、その超過額の2分の1を充当して補給総額を償還する義務がある。

その後大正3年（1914）改正により補助期間を5年から10年に延長すると共に、補助金の賠償義務条項を廃止された。なほ、のちに軽便鉄道法は地方鉄道法の中に発展的に解消され、大正10年（1921）に地方鉄道法、および同補助法となり、毎年度の補助金額は「毎営業年度ニ於ケル建設費ノ百分ノ五ニ相当スル金額」とし、ただし「毎営業年度ニ於ケル益金ガ建設費ノ百分ノ二ニ相当スル金額ヲ越ユルトキハ其ノ超過額ハ之ヲ前項ノ金額ヨリ控除ス」と規定して、補助金を引き上げている。

なほ、軽便鉄道法施行以来大正末までの免許を得たもの、また私設鉄道および軌道から指定変更を受けたものを表5・11に挙げる。またこれを図式にしたものが、

表 5・11 軽便鉄道・地方鉄道の免許・失許・開業

(文献 8.第 2 - 34 表引用)

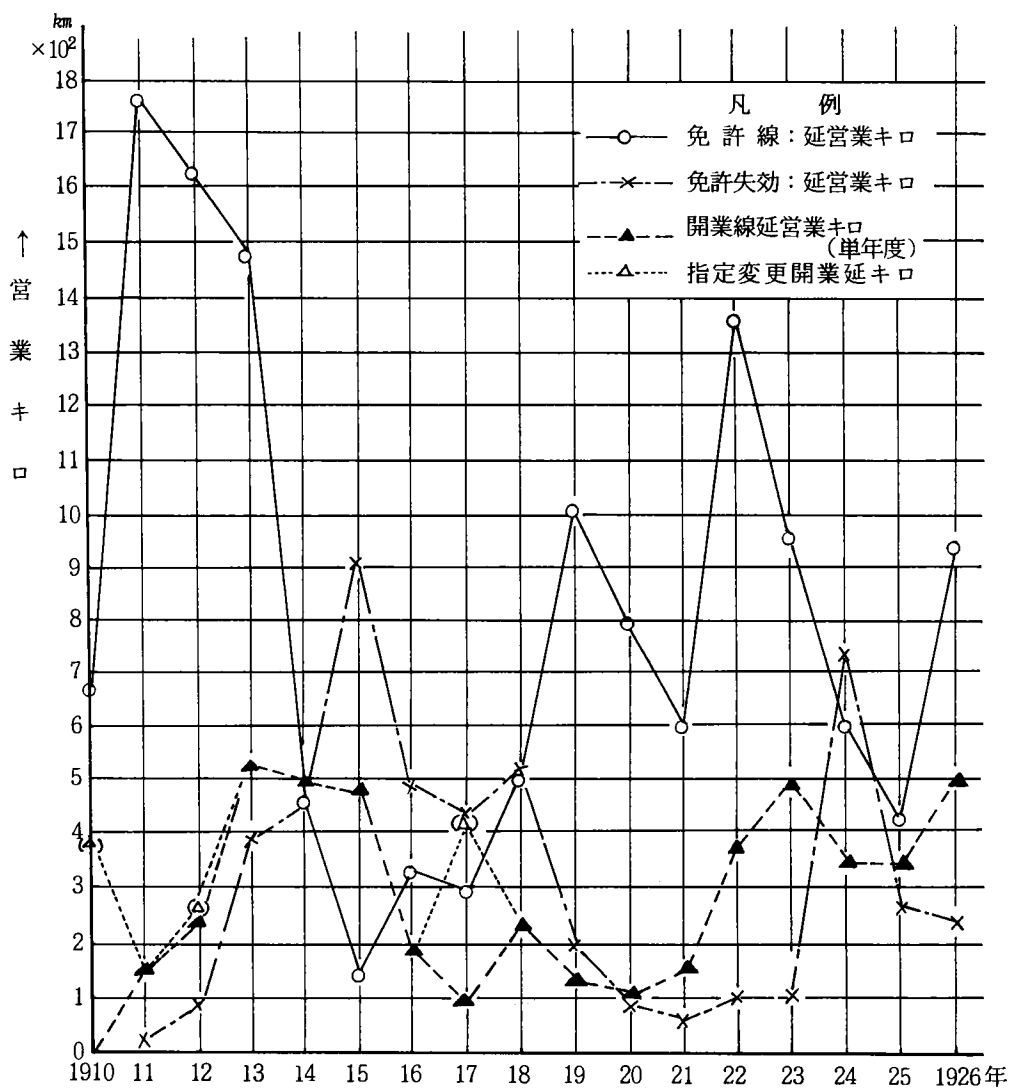
年 度	免 許	指 定 変 更 *	免 許 失 効	国 有 化	開 業 **
	キロ	キロ	キロ	キロ	キロ
1910	633.0	769.2	—	—	(374.0)
1911	1,762.0	289.1	24.4	—	143.2 ( 7.3)
1912	1,629.6	182.4	86.6	—	255.3
1913	1,468.0	36.4	385.5	—	521.4
1914	456.0	10.1	439.0	—	487.6
1915	136.0	—	910.9	—	469.6
1916	326.6	40.7	478.9	—	143.9 ( 37.1)
1917	283.3	407.6	415.9	—	91.1 (321.9)
1918	495.2	—	509.9	—	230.2
1919	1,009.5	—	194.1	—	129.4
1920	785.2	—	85.6	130.4	108.4
1921	594.3	—	59.6	—	250.6
1922	1,350.1	—	105.9	35.0	372.8
1923	954.6	—	112.3	—	487.4
1924	597.5	—	730.6	—	332.8
1925	421.2	—	260.3	23.8	330.9
1926	933.4	—	230.3	11.9	480.2

(備考) 原田勝正・青木栄一「日本の鉄道」152 頁。

\* 私設鉄道または軌道より軽便鉄道に指定変更されたもの。

\*\* カッコ内は私設鉄道または軌道の開業線で指定変更されたもの。

図 5・3 軽便鉄道・地方鉄道の現許・開業キロ数の変化



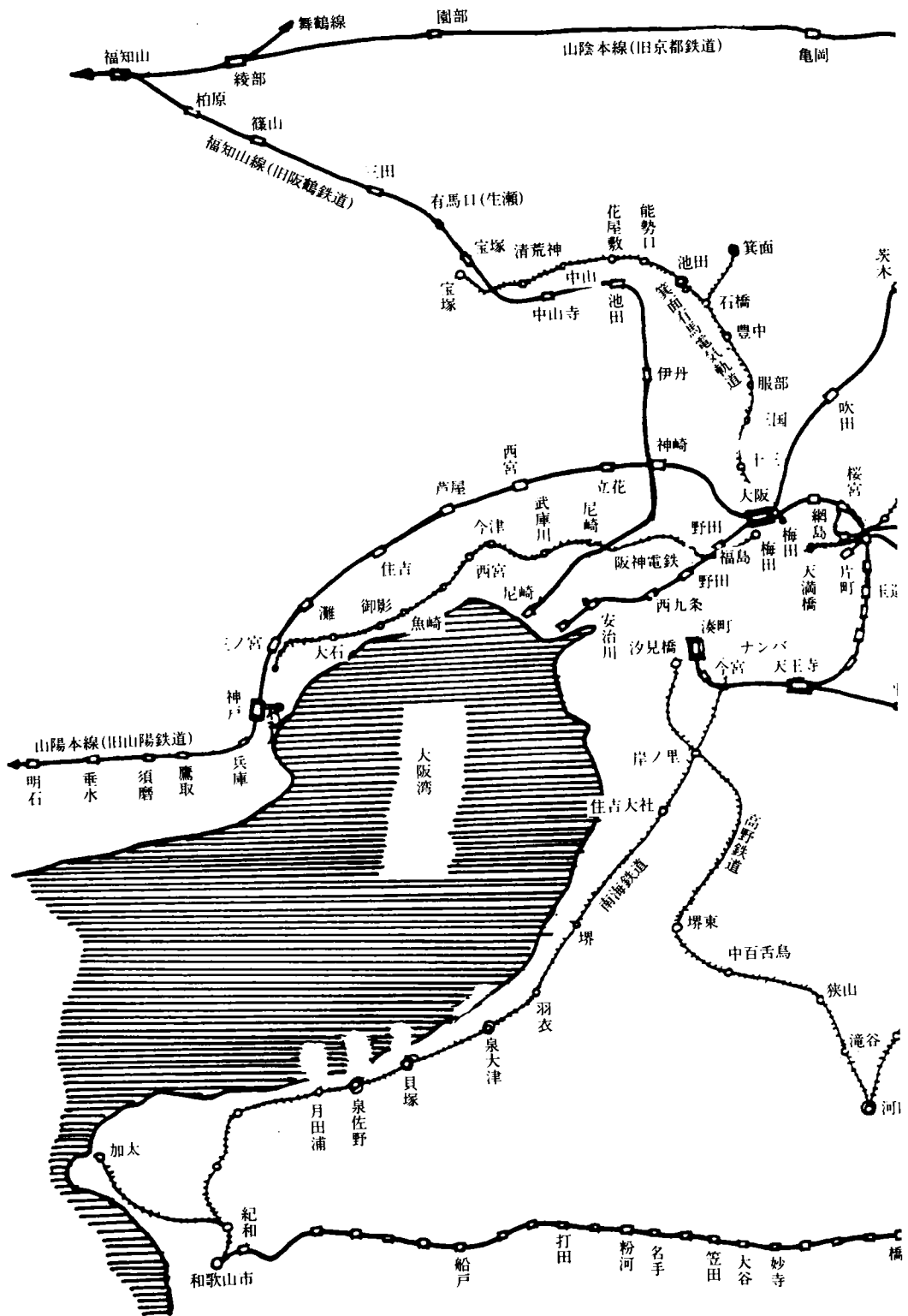
(表 5-11 より作成)

表 5・12 明治時代に開業した大阪地区（京阪神地区）の鉄道

年 月	鉄 道 開 業 線	年 月	鉄 道 開 業 線
7年 5月 (1874)12月	・官営（東海道本線）大阪～神戸仮開業 ・同 上 “ 貨物営業	30年 (1897) 2月	・東海道本線 大谷～京都間複線化 ・浪速鉄道 → 関西鉄道に譲渡
9年 7月 (1876) 9月	・同 上 大阪～向日町仮開業 ・同 上 向日町～京都仮開業（大宮通）	“	・京都鉄道（山陰本線）二条～嵯峨間新規開業
10年 2月 (1877)11月	・同 上 京都～神戸間開業（京都駅開設） ・同 上 京都～大阪間貨物営業	“	・摂津鉄道 → 阪鶴鉄道に譲渡
12年 8月 (1879)	・同 上 京都～大谷仮開業	4月	・京都鉄道 二条～大宮間開業
13年 7月 (1880)	・同 上 京都～大津間仮開業 （膳所）{大谷～大津間開通}	10月	・南海鉄道 堺～佐野間新規開業
15年 (1882)	・同 上 神戸～三ノ宮 複線化	11月	・同上 佐野～尾崎間新規開業
18年 (1885)	・阪堺鉄道 難波～大和川間新規開業	12月	・京都鉄道 大宮～京都間開業 ・阪鶴鉄道 池田～宝塚間開業 ・阪鶴鉄道および阪堺鉄道改軌（1.067mm）
21年5月 (1888)	・同上 大和川～堺間開業（全通）	31年 1月 (1898) 3月	・高野鉄道（南海）大小路（堺東）～狭山間新規開業 ・河陽鉄道（近鉄）柏原～古市間新規開業
22年5月 (1889)	・大阪鉄道 湊町～柏原間新規開業（現関西本線）	“	・高野鉄道 狭山～河内長野間開業
23年 9月 (1890)12月	・同上 柏原～亀ノ瀬間開業 ・同上 王寺～奈良間開業	4月	・西成鉄道（大阪環状）大阪～安治川口新規開業
24年 2月 (1891) 3月	・同上 稲葉山（仮）～王寺間開業 ・同（和歌山線）王寺～高田間開業	“	・紀和鉄道（和歌山線）五条～橋本間新規開業
11月	・川辺馬車鉄道 尼ヶ崎～伊丹間新規開業 （福知山線）	“	・関西鉄道（片町線）四条畷～長尾間開業
25年 2月 (1892)	・大阪鉄道 亀ノ瀬～稲葉山間開業 （湊町～奈良間全通） ・川辺馬車鉄道→摂津鉄道に改称	“	・河陽鉄道 古市～富田林間開業
26年 5月 (1893)12月	・大阪鉄道（桜井線）高田～桜井間開業 ・摂津鉄道 尼ヶ崎～池田間新規開業	“	・関西鉄道（関西本線）加茂～大仏間開業
27年 (1894)	・官営（東海道本線）西宮～三宮間複線化	5月	・紀和鉄道 船戸～和歌山（紀和）間開業
28年 5月 (1895) 8月	・大阪鉄道（現大阪環状線）天王寺～玉造間開業 ・浪速鉄道（現片町線）片町～四条畷間新規開業	“	・奈良鉄道（桜井線）京終～桜井間開業
9月	・奈良鉄道（奈良線）京都～伏見間新規開業	6月	・関西鉄道（片町線）長尾～新木津間開業
10月	・大阪鉄道（環状線）玉造～梅田間開業	“	・阪鶴鉄道（福知山線）宝塚～有馬口（生瀬）間開業
11月	・奈良鉄道（奈良線）伏見～桃山間開業	9月	・関西鉄道（片町線）新木津～木津間開業（全通）
29年 1月 (1896) 3月	・同 上 桃山～玉水間開業 ・同 上 玉水～木津間開業	10月	・東海道本線 京都～向日町間複線化
“	・官営（東海道本線）大阪～西ノ宮複線化	“	・阪堺鉄道 → 南海鉄道へ
4月	・奈良鉄道 木津～奈良間開業	11月	・関西鉄道（片町線）放出～寝屋川間開業
5月	・南和鉄道（和歌山線）高田～葛間新規開業 （吉野口）	“	・同上（関西本線）加茂～新木津間開業
7月	・官営（東海道本線）向日町～吹田間複線化	“	・同上（片町線）寝屋川～網島間開業 （名古屋～網島間全通）
10月	・南和鉄道 葛～二見間開業	32年1月 (1899) 2月	・阪鶴鉄道 有馬口（生瀬）～三田間開業
		3月	・東海道本線 吹田～大阪間複線化
		5月	・阪鶴鉄道 三田～篠山（篠山口）間開業
		“	・河陽鉄道→河南鉄道へ
		“	・関西鉄道（関西本線）大仏～奈良間開業
		“	・阪鶴鉄道 篠山～柏原間開業
		7月	・同上 柏原～福知山南口間開業
		8月	・京都鉄道 嵯峨～園部間開業
		10月	・奈良鉄道（桜井線）奈良～京終間開業 （京都～桜井全通）

表 5・12 （その 2）

年 月	鉄 道 開 業 線	年 月	鉄 道 開 業 線
昭和 33年 6月 (1900) "	・東海道本線 草津～馬場（膳所）間複線化 ・大阪鉄道→関西鉄道へ 8月・紀和鉄道（和歌山線）船戸（仮）～粉河間開業 9月・高野鉄道（南海）道頓堀（汐見橋）～大小路（堺東）間開業 9月・大阪馬車鉄道（南海）大阪市内軌道新規開業 11月・紀和鉄道 橋本～粉河間開業	昭和 41年 2月 (1908) 3月	・浪速電車軌道（南海）の大阪市内軌道全線廃止 ・関西本線 柏原～天王寺間複線化 ・関西線（城東線）天王寺～玉造間複線化（大阪環状）
34年12月 (1901)	・関西鉄道（片町線）網島～桜ノ宮間開業	43年 3月 (1910)	・箕面有馬電気軌道（阪急）梅田～宝塚間 石橋～箕面間軌道新規開業 "・兵庫電気軌道（山陽電鉄）兵庫～須磨間軌道新規開業 "・嵐山電車軌道（京福嵐山線）四条大宮～嵐山間新規開業
35年 3月 (1902)12月	・河内鉄道（近鉄）富田林～滝谷不動間開業 ・同上 滝谷不動～河内長野間開業	4月	・神戸電気鉄道の神戸市内軌道新規開業 "・京阪電気鉄道 大阪～京都（天満橋～五条）間新規開業
36年 3月 (1903)	・関西鉄道（関西本線）天王寺～博覧会場（臨時開業） "・紀和鉄道 和歌山（紀和）～南海連絡点間開業 9月・大阪市営 大阪市内軌道新規開業 10月・関西鉄道 天王寺～博覧会場間廃止	8月 10月	・国鉄舞鶴線園部～綾部間開業 ・南海鉄道の大阪市付近軌道新規開業
37年 7月 11月 12月	・紀和鉄道→関西鉄道へ ・阪鶴鉄道（福知山線）福知山南口～福知山間開業（全通） ・国鉄舞鶴線 福知山～東舞鶴間・西舞鶴～海舞鶴間開業・阪鶴鉄道に貸与 ・南和鉄道→関西鉄道へ	44年12月 (1911)	・阪堺電気鉄道（南海）大阪～堺市内軌道新規開業
38年 2月 (1905) 4月	・奈良鉄道→関西鉄道へ ・西成鉄道（桜島線）安治川口～天保山間開業 ・阪神電気鉄道 梅田～神戸（雲井通）間新規開業	45年 6月 (1912) "	・京都市営の京都市内軌道新規開業 ・加太軽便鉄道（南海）和歌山口～加太間新規開業
40年 8月 (1907)10月	・京都鉄道（京都～園部）は国鉄へ ・関西鉄道は国鉄へ 草津線（草津～柘植）、関西本線（名古屋～湊町） 参宮線（亀山～津）、片町線（加茂～網島）、 放出～片町、網島～桜宮）、桜井線（王寺～桜井）、 城東線（天王寺～大阪） 和歌山線（高田～南海連絡点、二見～川端） 奈良線（京七条～奈良～桜井） ・参宮鉄道 津～山田（伊勢市）を国鉄へ 10月・大阪電車鉄道（旧大阪馬車鉄道を3月に改称）を 更に浪速電車軌道と改称	7月 " 8月 10月 11月	・西成線（大阪環状）福島～安治川口複線化 ・兵庫電気軌道（山陽）須磨～一ノ谷（須磨浦公園）間開業 ・京津電気軌道（京阪）古川町～杣ノ辻間新規開業 ・吉野鉄道（近鉄）吉野口～吉野（六田）間新規開業 ・阪神電気鉄道 雲井通～加納町間開業



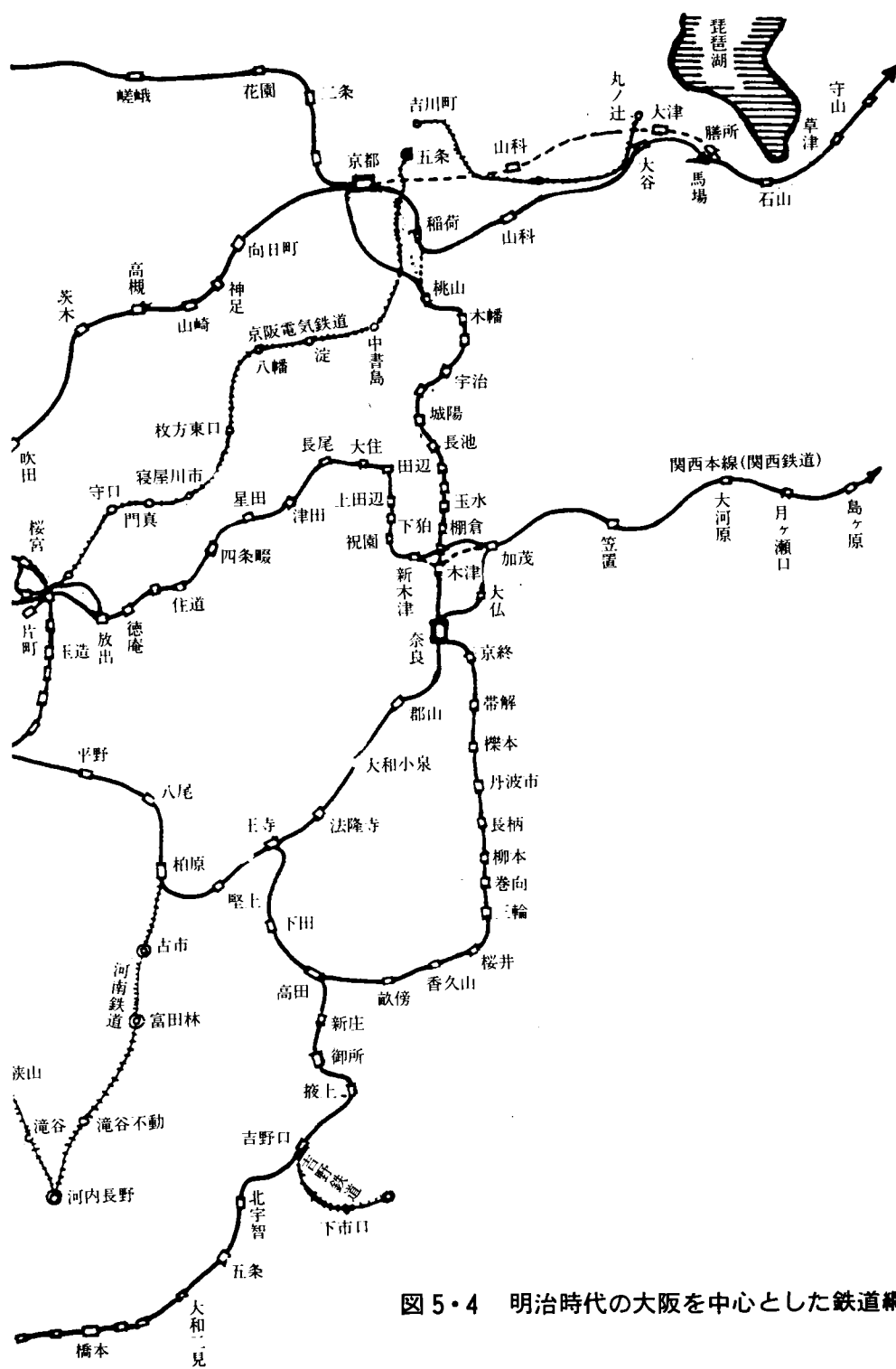


図 5・4 明治時代の大阪を中心とした鉄道網

図5・3である。これらの表と図から判るように、軽便鉄道の免許の増減は、1911（明治44）～1913（大正2）年度に1つのピークがあり、1914年（大正3）～1917（大正6）年度はいったん激減して、1918（大正7）年から再び上昇し始めているが、当初のピーク値には達することもない。また軽便鉄道の開業の増減のピーク期は免許と比べると、免許線のピークより2ケ年程度遅れて発生しており、第2のピークも免許線は1922（大正11）年に対して、開業線は1923（大正12）年と1ケ年の相異が出ている。

これは当時の鉄道建設に要した年数が1～2年程度であったことを示すものと思われる。

### 5・3・1 明治の鉄道網

大阪都市圏での明治に建設開業した鉄道を表5・12に、またその路線図は図5・4に示す通りである。前述のように官営鉄道は東海道本線のみで、その他の国鉄線は、当初、山陽鉄道、関西鉄道、京都鉄道、阪鶴鉄道、西成鉄道等の私設鉄道であった。これらの私設鉄道中、関西鉄道は名古屋・大阪を結ぶ鉄道として発足し、大阪東部に路線を持つ主要鉄道の浪速・城河・奈良・大阪等数社を買収合併し、さらに官営鉄道との連絡を目指して大阪駅（梅田）への進出を計った鉄道で、大阪周辺では大きなネットを確立していた。これらの鉄道が、明治39年（1906）の鉄道国有化法によって、買収され国鉄の鉄道網は1度に増え、現在の国鉄路線の大部分が形成された。鉄道国有化法によって残った大手私鉄は南海鉄道のみで、ほかに、高野鉄道（現 南海高野線）、河南鉄道（現 近鉄道明寺線・長野線）となった。第2次鉄道建設ブームの先駆けとして、明治40年（1907）前後に、現在の京阪神の私鉄路線の大半が誕生した。即ち、阪神電鉄、阪急電鉄（箕面有馬電気軌道）・京阪電鉄・山陽電鉄（兵庫電気軌道）等である。

次に、東大阪地域に関係の深い明治の鉄道について述べる。

#### 1) 浪速鉄道と関西鉄道（文献1）－第8章第3節、文献6）－4巻第2章第2節）

浪速鉄道は、文献1)および文献6)によると大阪市北区相生町から生駒山系飯盛山麓の北条村まで、7哩（約13.3km）の鉄道を敷設し、井赤村（住道）に集散し



ていた北河内の産物の輸送と、野崎観音、四条畷神社の参詣客の利便を図るもので、以前は寝屋川水系の井路剣先船、在郷剣先船による舟運を利用した貨客の輸送であった。

寝屋川を上下する川船の当時の貨客量は、旅客は1日平均658人、貨物は1日平均624駄（1駄：約40貫＝150kg）（93.6トン／日）にのぼっていた。当時は船車の積載能力は車1両平均約20駄（3トン／両）、船は1隻平均100駄（15トン）であった。

浪速鉄道は明治27年6月より用地買収に着手し、同年10月より着工し、翌年（明治28年）3月には四条畷～放出間約4哩半約7.2km程が恩智川・楠根川・寝屋川の架橋工事を除いて竣工した。これは、当時橋梁の桁の材料は輸入品であるため、輸入の遅延が架橋工事を遅らせる結果となった。しかし、明治28年7月には試運転の運びとなり、同年8月に竣工、8月22日から開業したとある。

開業当初の運転は1日20往復とし、片町より四条畷までの所要時分は39分を要した。また片町からの四条畷・住道・徳庵・放出への運賃より各駅間相互の運賃表を推定すると表5・13のような表が出来る。またキロ当たりの運賃は約0.6015銭／kmとなる。片町線の現在運賃表を共に挙げたが、キロ当たりの運賃は15.60円／kmで、開業当時の約2600倍となっている。

発着時刻は片町駅を午前6時始発で午後9時30分が終発で、四条畷駅では午前6時45分始発、午後10時24分が終発になって、1時間40分毎に双互発としており、中間駅は、当初、放出、徳庵、住道の3駅であったが、その後鴻池新田等を大正2年6月に開設した。明治29年度の浪速鉄道の営業状態は表5・14のように順調にすべり出したが、その寿命は短かった。

名古屋と伊賀上野間に路線を開設し（明治28年）さらに奈良を経て大阪と結ぶ計画をもった関西鉄道は浪速鉄道の四条畷から木津までの建設を企画していた城河鉄道の路線建設権利を譲り受けると共に、既設の浪速鉄道をも合併し、四条畷～木津間の建設を進めると同時に、放出駅の西（寝屋川信号所）より網島に至る路線を新設して、明治31年11月18日（1898）に名古屋・網島間を全通させることが出来た。その後明治33年6月6日（1900）に南大阪に路線を持つ、大阪鉄道

表5・13 浪速鉄道の運賃と片町線の現在運賃

開業時の運賃（明・28年）

{文献1)-第8章・第3節より作成}

現在の運賃（昭・60年）

(国鉄・時刻表より作成)

四條驛						
住道	2 錢 ( 3.5 )					
徳庵	5 錢 ( 7.8 )	3 錢 ( 4.3 )				
放出	6 錢 ( 9.6 )	4 錢 ( 6.1 )	1 錢 ( 1.8 )			
片町	8 錢 ( 13.3 )	6 錢 ( 9.8 )	3 錢 ( 5.5 )	2 錢 ( 3.7 )		
					放出	片町

④ 0.6015 銭/km 特等は倍額 下段の( )は駅間キロ数

四條驛	140円 (3.5)	120円 (2.4)	120円 (1.9)	120円 (1.8)	140円 (3.2)	120円 (0.5)	片町
住道	140円 (5.9)	140円 (4.3)	140円 (3.7)	140円 (5.0)	140円 (3.7)	京橋	
鴻池新田	150円 (7.8)	150円 (6.1)	150円 (6.9)	150円 (5.5)	140円 (3.7)	徳庵	
徳庵	150円 (9.6)	150円 (9.3)	150円 (7.4)	150円 (9.8)	150円 (9.3)	池田新鴻	
放出	200円 (12.8)	200円 (13.3)	200円 (13.3)	200円 (13.3)	200円 (13.3)	住道	
京橋	200円 (13.3)	200円 (13.3)	200円 (13.3)	200円 (13.3)	200円 (13.3)	四條驛	
片町							

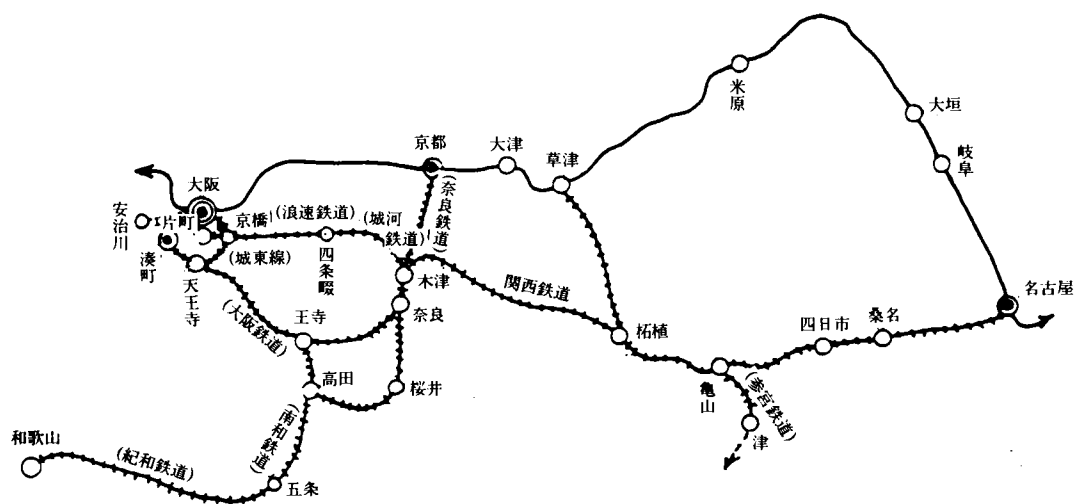
④ 15.6 円 / km

表 5・14 浪速鉄道の営業状況

種 別			種 別	
資 本 金		3 7 5,0 0 0 円	年間旅客数	7 8 5,0 4 1 人／年
保有車両	機 関 車	4 両	年間貨物数	8 0 4 トン／年
	客 車	2 4 両	営 業 収 入	4 1,7 2 7 円
	貨 車	1 5 両	営 業 費	2 2,6 0 1 円
	計	4 3 両	利 益	1 9,1 2 6 円

(明治 29 年開業当時)

図 5・5 関西鉄道路線図



凡 例

- 官営鉄道(東海道本線)
- ++++ 関西鉄道
- その他の鉄道

(後述)を統合して、名古屋・湊町間(現 関西本線)が全通した。また北のターミナル網島は、大阪市の中心部より離れているため、明治32年8月(1899)に天満橋南詰の島町付近に進出を計画したが、許可を得られなかったので、大阪鉄道の統合により自社線になった城東線(現 大阪環状線)を利用して梅田(官営鉄道大阪駅)に進出することを計画して、網島・桜宮間の連絡線を使用して明治34年12月2日(1901)に開業した。この連絡線は明治33年11月1日(1900年)に陸軍大演習に際して仮設した線を利用したもので、線路の最急勾配25%を10%に改良して使用した。

## 2) 大阪鉄道と関西鉄道(文献2), 文献3), 文献11) 第Ⅸ編第1章)

文献2)および文献3)文献11)によれば大阪鉄道は柏原市の国分村の三浦喜作が運輸交通の便を計るために、国分村より攝津國東成郡天王寺村に至る約5里(約20km)の馬車鉄道を敷設しようと考え、これを同国住吉郡平野郷馬場町の井上治にはかって、建設費の調査を依頼したことが発端である。その後、喜連村、平野村、大和国広瀬郡池尻村等の賛同者を得て、事業を起こすこととなった。計画はその後馬車鉄道から汽車軽便鉄道へ更に普通鉄道へと変更され、建設区間も拡大され、大和、河内、攝津の三ヶ国にまたがるものとなり、明治19年9月2日(1886)に大阪府に路線測量許可を出願した。その後明治20年1月31日(1887)に発起人14名連署して大阪鉄道会社設立と鉄道敷設願を出願した。

出願計画は大阪南区御蔵跡町から大和国高市郡今井町(現在の橿原市八木)まで建設し、その後さらに東は伊賀を経て四日市へ、南は五条を経て和歌山へ、北は奈良に至る大規模な計画であった。しかし、これとほぼ同時期に関西鉄道も創立願書を提出し、計画路線の一部が四日市から奈良におよんでいたのもので、両社で重複が出来、政府は両社に建設区間について協議を求め、再出願を指令した。従って、大阪鉄道は明治20年12月26日に大阪より大和国桜井までと、北今市から分岐して奈良に達する延長59.5kmの鉄道建設を出願した。

翌明治21年3月1日(1888)に許可を得た。建設に際して大阪、若しくは大阪近傍で官営鉄道路線に接続することを条件とされたが、湊町・梅田(大阪駅)間の建設を据え置いて、先に湊町・奈良間の建設を行うこととし、明治21年9月3

日、河内国大県郡高井田村から奈良県の北今市間の路線変更を出願した。当初のルートは、高井田村で大和川を渡り、原川の溪谷に沿って上り、田尻村から関屋越をして葛下郡北今市村に出る予定であったが、長大橋梁やトンネルがある上に、勾配が急なことから変更して、高井田村から左に大和川岸をさかのぼり、亀瀬峠を穿って南。葛城郡王寺村に至り、ここを分岐点として奈良と桜井へ路線を延ばすこととした。このルートは橋梁やトンネルは多いが勾配が緩いため、工事が容易であることから変更申請を行って、明治21年10月8日に許可を得た。大阪鉄道の当初のルートを見ると現在の近畿日本鉄道大阪線のルートにはほぼ等しいものと考えられる。

工事は明治21年9月16日から湊町・柏原間で着手され、漸次南へ向けて延びて行われた。明治22年5月14日(1889)に湊町・柏原間の開通を見た。

また明治23年9月11日(1890)には柏原・亀瀬(亀瀬トンネル西口付近に仮設駅)間が開通、つづいて同年12月27日に王寺・奈良間が開通した。このときは、亀瀬・王寺間は人力車で乗客を運んだ。明治24年2月8日(1891)には稲葉山(亀瀬トンネル東口付近の仮設駅)王寺間が開通し、同年3月1日には王寺、高田間が開通した。翌・明治25年1月(1892)には待望の亀瀬トンネルも完成し、2月2日には亀瀬・稲田山間の開通にともない、湊町・奈良間41.1kmが全線開通した。王寺・桜井間の建設も進み、明治26年5月(1893)にはこれも開通して大阪鉄道が出願した計画路線中、湊町・梅田間を除いて全線開通したことになった。

文献2)、文献3)によると大阪鉄道の営業は、明治22年5月14日に湊町、柏原間で開始されたが、当時は湊町・天王寺・平野・八尾・柏原の5駅で、湊町駅での始発は午前6時、柏原駅始発は午前7時(折り返し運転)で、湊町・柏原間所要時分は40分であった。列車の運行回数は当初1日8往復であった、明治22年12月1日から1日15往復となった。これを時刻表として示すと、表5・15、表5・16となり、図5・6は時刻表にもとづいて運行ダイヤを作成したもので、平野駅で行違し2編成の列車を営業に使用していたことが推察される。また当時の運賃は文献2によれば湊町・柏原間は下等12銭・中等24銭・上等36銭で、下等の2倍、

3倍となっているが、各駅相互間の運賃を表で示すと表5・17となる。この表には現行（昭和60度）運賃をも併記したが、湊町・柏原間で約2,333倍、湊町・平野間で約2,500倍となっている。明治22年当時の白米10kgの標準価格は約55銭であり、現在の白米の標準価格が大体3,700円程度であって、約6,800倍となっている。これに対して運賃は2,400倍程度で米価の約1／3の倍率である。

開業当時から明治35年（1902）までの各駅の旅客輸送量を表5・18に示したが、これによると、柏原駅の開業初年度の旅客数が、大阪市の湊町・天王寺の両ターミナル駅の旅客数となっているが、これは南河内や大和の人々が汽車そのものが珍しく、押し寄せたものと推定される。しかし、これは、如何に住民の期待が大きかったかをも知らされる処である。

大阪鉄道は後回しとした、湊町・梅田（大阪駅）間の路線建設は、免許当時の条件であって、少しでも早くそれを実現し、官営鉄道（東海道本線）と接続する必要があった。主要計画路線が完成し、経営も軌道に乗って来た大阪鉄道は梅田線（城東線・現 大阪環状線）の建設に着手することとなった。

文献8)および文献11)によると路線は最初、湊町から西回りで大阪駅に達する企画であったが、多数の河川があり、地盤も軟弱で施工に多大の建設費を要することが予測されたので、変更して、天王寺より分岐して、地盤の良好な上町台地の東縁を北上する型で大阪市内の東側を回る城東線を建設することとなった。明治28年10月17日（1895）に天王寺、梅田間10.7kmが開通した。開通時の時刻表によると、天王寺・梅田間は26分を要し1日17往復であったが、この内5往復が天満駅止まり、7往復が湊町発着であった。その後明治33年1月1日のダイヤ改正で40分間隔の運転となり、大巾に運転回数が増え、湊町・奈良間の40分間隔運転と相俟って、都市交通と、都市間交通が駆けいした当時としては日本一のサービスと云えよう。

大阪鉄道の湊町・奈良間の時刻表は文献11)によって、亀瀬トンネル現場で中継している時期の時刻表を表5・19に挙げたが、これによると湊町・奈良間は約2時間余りを要しており、現在は湊町・奈良間を51分で運行しているのと比較すると大きな差である。

表 5・15 大阪鉄道開業時の列車運転時刻表

下り								駅名	上り							
午前		午後							午前			午後				
6.00	8.00	10.00	12.00	2.00	4.00	6.00	8.00	湊町↑	7.40	9.40	11.40	1.40	3.40	5.40	7.40	9.40
6.10	8.10	10.10	12.10	2.10	4.10	6.10	8.10	天王寺	7.32	9.32	11.32	1.32	3.32	5.32	7.32	9.32
6.20	8.20	10.20	12.20	2.20	4.20	6.20	8.20	平野	7.22	9.22	11.22	1.22	3.22	5.22	7.22	9.22
6.30	8.30	10.30	12.30	2.30	4.30	6.30	8.30	八尾	7.11	9.11	11.11	1.11	3.11	5.11	7.11	9.11
6.40	8.40	10.40	12.40	2.40	4.40	6.40	8.40	↓ 柏原	7.00	9.00	11.00	1.00	3.00	5.00	7.00	9.00

(文献3, 第42表より作成)

表 5・16 大阪鉄道明治22年12月1日以降の列車運転時刻表

下 り		駅 名	上 り	
午 前	午 後		午 前	午 後
6° 7° 8° 9° 10° 11° 00' 00' 00' 00' 00' 00'	12° 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 00' 00' 00' 00' 00' 00' 00' 00' 00'	湊 町 発 着 ↑	7° 8° 9° 10° 11° 40' 40' 40' 40' 40' 40'	12° 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 9° 40' 40' 40' 40' 40' 40' 40' 40' 40'
6° 7° 8° 9° 10° 11° 08' 08' 08' 08' 08' 08'	12° 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 08' 08' 08' 08' 08' 08' 08' 08' 08'	着 発 天王寺 ↑	7° 8° 9° 10° 11° 32' 32' 32' 32' 32' 32'	12° 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 9° 32' 32' 32' 32' 32' 32' 32' 32' 32'
6° 7° 8° 9° 10° 11° 10' 10' 10' 10' 10' 10'	12° 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 10' 10' 10' 10' 10' 10' 10' 10' 10'	発 着 平 野 ↑	7° 8° 9° 10° 11° 7° 8° 9° 10° 11°	12° 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 9° 12° 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 9°
6° 7° 8° 9° 10° 11° 18' 18' 18' 18' 18' 18'	12° 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 18' 18' 18' 18' 18' 18' 18' 18' 18'	着 発 平 野 ↑	7° 8° 9° 10° 11° 22' 22' 22' 22' 22' 22'	12° 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 9° 22' 22' 22' 22' 22' 22' 22' 22' 22'
6° 7° 8° 9° 10° 11° 21' 21' 21' 21' 21' 21'	12° 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 21' 21' 21' 21' 21' 21' 21' 21' 21'	発 着 八 尾 ↑	7° 8° 9° 10° 11° 7° 8° 9° 10° 11°	12° 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 9° 12° 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 9°
6° 7° 8° 9° 10° 11° 30' 30' 30' 30' 30' 30'	12° 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 30' 30' 30' 30' 30' 30' 30' 30' 30'	着 発 八 尾 ↑	7° 8° 9° 10° 11° 11' 11' 11' 11' 11' 11'	12° 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 9° 11' 11' 11' 11' 11' 11' 11' 11' 11'
6° 7° 8° 9° 10° 11° 32' 32' 32' 32' 32' 32'	12° 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 32' 32' 32' 32' 32' 32' 32' 32' 32'	発 着 柏 原 ↓	7° 8° 9° 10° 11° 09' 09' 09' 09' 09' 09'	12° 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 9° 09' 09' 09' 09' 09' 09' 09' 09' 09'
6° 7° 8° 9° 10° 11° 42' 41' 41' 41' 41' 41'	12° 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 41' 41' 41' 41' 41' 41' 41' 41' 41'	着 発 柏 原 ↓	7° 8° 9° 10° 11° 00' 00' 00' 00' 00' 00'	12° 1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 9° 00' 00' 00' 00' 00' 00' 00' 00' 00'

(文献2, 第1章・第5節 120ページの表より作成)

表5・17 大阪鉄道の旅客運賃

開業当時の運賃（明22年） （文献3）より作成				
八尾	10銭 7" 3" （4.3km）			
平野	20銭 13" 6" （8.7km）	10銭 6" 3" （4.4km）		
天王寺	28銭 19" 9" （12.6km）	18銭 12" 6" （8.3km）	9銭 6" 3" （3.9km）	
湊町	36銭 24" 12" （16.3km）	27銭 18" 9" （12.0km）	17銭 12" 6" 7.6km	8銭 5" 3" （3.7km）
	柏原	八尾	平野	天王寺
				湊町

（上段は上等，中段は中等，下段は下等の運賃・（ ）内は駅間キロ）

現在の運賃（昭和60年） （国鉄・時刻表より作成）			
柏原	140円 （4.3）		
八尾		140円 （4.4）	
平野	150" （8.7）		
天王寺	200" （12.6）	150" （8.3）	140 （3.9）
湊町	280" （16.3）	200" （12.0）	150 （3.7）
	柏原	八尾	平野

（ ）内の数字は駅間キロ（km）

( )内の数字は駅間キロ (km)

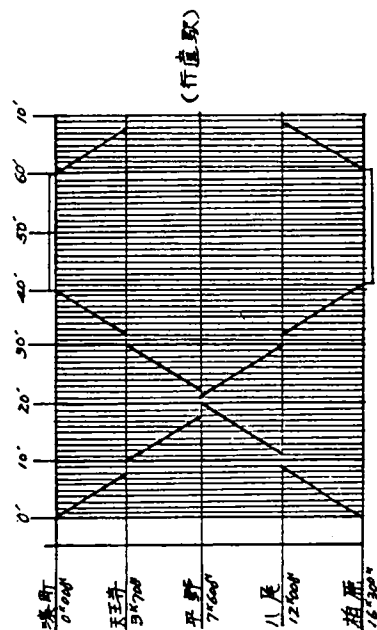


図5・6 大阪鉄道の運行ダイヤ



表 5・18 大阪鉄道各駅旅客輸送量

年 駅 名	明治22年 (1889)	明治24年 (1891)	明治25年 (1892)	明治30年 (1897)	明治35年 (1902)
湊 町	143,912 <sup>人</sup>	202,262 <sup>人</sup>	251,650 <sup>人</sup>	614,543 <sup>人</sup>	731,431 <sup>人</sup>
天 王 寺	118,929	118,326	124,958	386,355	438,355
平 野	74,170	71,321	74,746	235,630	254,377
八 尾	54,132	49,565	51,172	150,819	175,155
柏 原	159,357	64,741	64,211	151,073	120,668

{文献3} 第44表引用 } (明治32年より今宮駅が開業しているが略す)

表 5・19 大阪鉄道時刻表

(明治24年9月)

6.00	8.20	この間湊町発	20.00 発	湊 町 ↑	着	8.00	10.20	この間亀瀬発	22.00
6.09	8.29	10.40 13.00 15.20 17.40	20.09 ♪	天 王 寺	発	7.53	10.13	11.50 15.10 16.30 18.50	21.53
6.52	9.12	亀瀬行がある	20.52 着	↓ 亀 瀬	“	7.10	9.30	湊町行がある	21.10
7.25	9.45	この間稲荷山発 12.05 14.25 16.45 19.05	21.25 発	稲 荷 山 ↑	着	6.42	9.02	この間、奈良、 高田発	20.42
7.30	9.50	奈良行がある	21.30 着	↓ 王 寺	発	6.37	8.57	10.40 13.00 15.20 17.40	20.37
7.40	10.00	王寺で高田行に	21.40 発	王 寺 ↑	着	6.25	8.45	がある	20.25
8.05	10.25	接続する	22.05 着	↓ 高 田	発	6.00	8.20		20.00
7.32	9.52		21.32 発	王 寺 ↑	着	6.35	8.55		20.35
8.07	10.27		22.07 着	↓ 奈 良	発	6.00	8.20		20.00

(文献11・下巻第40'1表引用)

表 5・20 大阪鉄道時刻表

(明治28年10月)

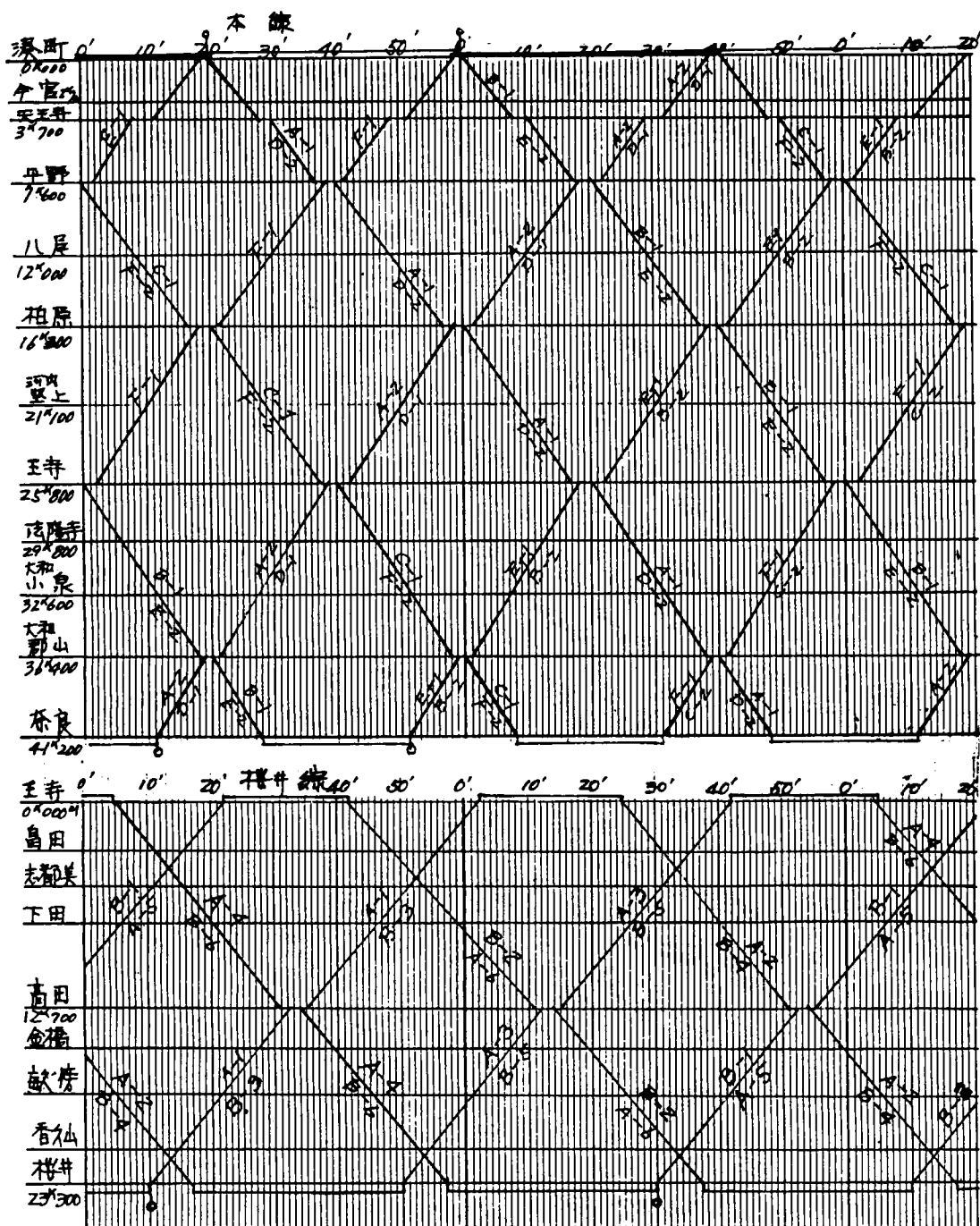
6° 00' 7° 30' 9° 00' この間	18° 00' 19° 30'	湊 町 ↑	8° 07' 9° 37' 11° 07' この間	20° 07' 21° 37'
6° 09' 7° 39' 9° 09' 1時間 30分間	18° 09' 19° 39'	天 王 寺	7° 58' 9° 28' 10° 58' 1時間 30分間	19° 58' 21° 28'
7° 02' 8° 32' 10° 02' 隔に運	19° 02' 20° 32'	王 寺	7° 05' 8° 35' 10° 05' 隔に運	19° 05' 20° 35'
7° 37' 9° 07' 10° 37' 転	19° 37' 21° 07'	↓ 奈 良	6° 30' 8° 00' 9° 30' 転	18° 30' 20° 00'
7° 10' 8° 40' 10° 10' “	19° 10' 20° 40'	王 寺 ↑	6° 37' 8° 07' 9° 37' “	18° 37' 20° 07'
8° 02' 9° 32' 11° 02' “	20° 02' 21° 32'	桜 井	5° 45' 7° 15' 8° 45' “	17° 45' 19° 15'

(桜井線の発着時刻は推定) 図5-7より作表

{ 明治28年10月17日現在(推定) }  
{ 文献11) 下巻P245 より作成 }



図5・8 大阪鉄道湊町—奈良間運行図 { 明治33年1月 }  
 { 文献11) 下巻P245 より作成 }



その後全通した湊町、奈良間の時刻表を推定作成すると表5・20、表5・21とである。この時刻表を作成する前に列車運行ダイヤの推定を文献11)より作成したのが、図5・7、図5・8であり、図5・7は明治28年10月17日以降のもので、湊町・奈良間の所要時間は1時間37分、運転間隔1時間30分、途中、行違い駅は、平野、王寺の2ヶ所で、本線運行列車は3編成(A・B・C)であったと推定される。また図5・8は明治33年1月1日からのダイヤ改正のもので、所要時分も1時間28分と9分短縮され、運転間隔も40分と大幅に増発している。従って行違い箇所も2ヶ所増設し、平野・柏原・王寺・郡山の4ヶ所となったものと推測できる。

文献2),3) および文献8)によればその後明治33年3月(1900)大阪鉄道の大株主の片岡直温氏等5名が、“大阪鉄道は、関西鉄道と競合運輸面で密接な関係がある故、合併した方が相互に利益があると思う”と提案し、関西鉄道と折衝を始めたが、関西鉄道は大阪進出に対して、加茂、網島間の建設に巨額の資金を投入した手前もあり、金額面で合意に達しなかったが、松本重太郎氏(山陽鉄道、南海鉄道社長)の仲介により、合併策が纏り、関西鉄道は資本金を新たに690万円増資して、明治33年6月6日(1900)に大阪鉄道の一切を関西鉄道に引き継いだ。

文献8)によると大阪鉄道の資本金は明治24年11月(1891)以来230万円であったが、明治26年(1893)に城東線(梅田線)建設のため100万円増資し、同時に未募集分30万円を整理して、総額300万円となっている。さらに明治28年(1895)には奈良鉄道、南和鉄道の両会社との連絡運輸に伴う業務拡張のため、45万円を増資し、合計345万円となった。また大阪鉄道の営業成績を表5・22に明治32年度の営業状況を表5・23に挙げた。この営業成績表から見ると、梅田線を除く計画線の全通した明治26年(1893)以来、大阪鉄道の営業成績は順調に伸びており、特に梅田線の開通した明治28年(1895)以降は収入も急激に増加し、利益も増大して、建設費の10%以上の利益を出していた。

### 3) 関西鉄道(文献7), 文献8), 文献11)-IX編)

1) 2) で述べたように、浪速鉄道も大阪鉄道も関西鉄道と合併することとなり、関西一円の大鉄道網が政府の手をかりることなく、純粹に民間の力で私設鉄

表5・21 大阪鉄道時刻表

(明治33年1月)

5° 20' 6° 00' 6° 40' 7° 20' この間 20° 40' 21° 20'	湊 町	6° 39' 7° 19' 7° 59' 8° 39' この間 21° 59' 22° 39'
5° 30' 6° 10' 6° 50' 7° 30' 40 分 20° 50' 21° 30'	天王寺	6° 32' 7° 12' 7° 52' 8° 32' 40 分 21° 52' 22° 32'
6° 20' 7° 00' 7° 40' 8° 20' 間 隔 21° 40' 22° 20'	王 寺	5° 42' 6° 22' 6° 02' 7° 42' 間 隔 21° 02' 21° 42'
6° 48' 7° 28' 8° 08' 8° 48' 運 転 22° 08' 22° 48'	奈 良	5° 11' 5° 51' 6° 31' 7° 11' 運 転 20° 31' 21° 11'
6° 25' — 7° 45' こ の 間 — 22° 25'	王 寺	— 6° 02' — 7° 22' こ の 間 20° 42' —
7° 17' — 8° 37' 1 時 間 — 23° 17'	桜 井	— 5° 10' — 6° 30' 20 分 19° 50' —
		間 隔

(桜井線の発着時刻は推定) 図5・8より作表

表5・22 大阪鉄道の営業成績

年度	開 業 線 路	取 扱 数 量		運輸延マイル程		収 入				営業費	差 引	建設費
		旅 客	貨 物	旅 客	貨 物	旅 客	貨 物	雑収入	計			
	マイル	人	トン	人	トン	円	円	円	円	円	円	円
1893	38 47	1,483,595	100,350	18,302,890	2,119,409				268,151	81,392	186,759	2,078,559
1894	38 47	1,601,985	129,897	18,919,380	2,774,366				310,112	102,692	207,420	2,079,822
1895	45 24	2,206,255	163,044	23,954,615	3,152,370	317,526	77,521	14,929	409,976	118,237	291,739	2,854,027
1896	45 25	3,234,373	198,115	33,105,140	3,902,104	418,549	101,895	25,926	546,370	188,995	357,375	3,045,921
1897	45 25	3,676,568	255,953	37,507,951	4,206,485	497,434	134,520	14,378	646,332	251,515	394,817	3,083,171
1898	45 54	4,060,639	228,387	39,132,047	4,412,339	510,291	121,584	15,603	647,478	262,696	384,782	3,269,121
1899	45 54	4,278,441	243,062	48,306,853	4,893,649	505,466	125,162	9,981	640,609	249,295	391,314	3,347,851

「日本国有鉄道百年史」第4巻，480頁。

表5・23 大阪鉄道の営業状況

「明治32年(1899)」

種 別		種 別	
資 本 金		建 設 費	3,347,851円
保 有 車 両	機 関 車	年 間 旅 客 数	4,278,441人
	客 車	年 間 貨 物 数	243,062トン
	貨 車	年 間 営 業 収 入	640,609円
	計	営 業 費	249,295円
営 業 キ ロ 数		差 引 利 益	391,314円
社 員 数		配 当	上期 11.4 % 下期 11.2 %
			社長以下387名*

\* 社員数ハ明・25. 12. 31 現在数 { 文献3)及び文献8)・第3章2節ヨリ作成 }

道として出来上がった。文献7)、文献8)、文献11)に準じて述べると官営鉄道が旧東海道沿いに敷設されずに琵琶湖の東岸を北上して敦賀に向かうと知った旧東海道沿道の人々は、別途に京都と名古屋を結ぶ鉄道を計画し始した。即ち、滋賀県の弘世助三郎が主となって、京都、名古屋間の外に、途中で分かれて大阪・津・山田へ至る路線を計画し、京都の人々にも働きかけて、同志を募って、京都・宮津間も加えた大計画を考えた。また三重県でも同様な計画を持っていたので、滋賀・三重両県の知事が話し合って両計画を合同させ、大津～四日市、四日市～熱田、伏見～奈良～大阪、京都～宮津に鉄道を敷設する目的で関西鉄道を設立し、明治20年3月(1887)に出願した。一方同時期に、前項で述べたように大阪では大阪鉄道を設立し、大阪難波付近から大和八木を経て、一方は名張、四日市方面に、また一方は五条を経て和歌山に、さらにもう一方は奈良に至る路線を計画し、鉄道敷設を大阪知事を経て出願していた。時の鉄道局長官は両社の計画が大きく、収支予測等の不備もあると同時に、官営鉄道に与える影響も考慮して、関西鉄道には、草津～四日市～桑名間と、河原田～津間を、また大阪鉄道には大阪、桜井間、北今市(現大和八木)～奈良間を出願するよう指示した。

このようにして関西鉄道は、明治21年(1888)に草津～四日市間を着工し明治23年12月25日(1890)に草津～四日市間全線の開通を見るに至った。

また明治23年8月河原田～草津間を亀山・津間に変更して着工した。翌年の24年11月3日(1891)に亀山・津間の開通を見たが、しかし、このように草津・四日市、桑名間では将来の発展の見込もなく、どうしても名古屋へ進出する必要があった。また一方、拓殖・奈良間は鉄道敷設法上の予定線であったが、これを自社で建設することを計画し、明治26年2月(1893)に資金本を従来の300万円から650万円に増資して、桑名、名古屋間と拓殖、奈良間の路線延長を出願した。桑名～名古屋は明治26年6月に、拓殖、奈良間は国会の承認を得て、明治28年1月(1895)に免許された。桑名・名古屋間は明治28年5月24日に開業した。この工事は文献19)によると揖斐川、木曽川の二大橋梁を必要としたが揖斐川は、径間200フィートダブルワーレン構桁15連・同120フィートプラット構桁1連を架け、橋梁全長3260余フィートであった。また橋脚工事の沈井に鉄製楕円筒を用い

て築島を省略したことは当時我が国では初の試みであった。

また木曾川橋梁は、橋梁延長2840フィート、径間20フィートダブルワーレン構桁13連と12フィートプラット構桁1連を架している。

柘植・奈良間は明治28年2月に着工し、明治30年11月11日(1897)に柘植・加茂間が開通し、続いて明治31年4月19日(1898)に加茂・大仏間が開通し、同年12月に奈良駅に達したが、奈良駅は大阪鉄道と奈良鉄道の共同使用地であり、さらに関西鉄道が乗り入れるため、共同使用による三者協定に手間取り、翌32年5月21日(1899)にやっと開業することとなった。このようにして、関西鉄道は名古屋、四日市、柘植、奈良と路線を拡張して来たが、奈良に達してもこれから以遠の大阪、京都には他社線を利用するしかなく、現在のように相互乗り入れの制度もないので、何とかして大阪へ自社線で進出することを考え先に述べたように城河鉄道(既免許線)とこれに接する浪速鉄道(営業中)の買収を行って、大阪進出を果たした。その後、大阪鉄道との合併によってさらに鉄道網は拡大し、関西地域での一大鉄道網を構成する私設鉄道となった。以上、各文献にもとづいて述べたが、これらの路線をまとめて見ると、関西鉄道の路線網は図5・5に挙げるように、名古屋・京都・大阪の三大都市を結ぶと共に、三重・奈良・和歌山の三県の首都をも掌中にしており、総延長キロ452kmを数える大鉄道であった。

#### 4) 京阪電気鉄道(文献6), 文献7), 文献8), 文献9))

京都・大阪を淀川左岸沿いに、鉄道で結ぼうとする計画は多く、先にも述べたように、計画は、淀川電気鉄道、亀阪鉄道を始めとして、表5・24のように、明治36年～39年までに8社も出願した。この内、京阪鉄道は、上記の各文献によると東京の渋沢栄一、ほか16名が明治30年4月16日付けをもって京都・大阪間の鉄道敷設申請を東京府庁に提出したのがこの鉄道である。予定路線は、天満橋南詰めから守口・枚方・八幡・淀・鳥羽・竹田・経て京都市東山に至り、さらに岡崎・吉田・田中・小山を経て、京都鉄道と二条駅付近で連絡する計画で、路線延長34哩半(55.2km)の広大な路線であった。明治32年3月仮免許が下付けされたので、技術者を派遣して踏査に入り、駐車場の位置の選定まで行った。しかし、明治37

年に至っても出願鉄道に対して本免許状の下付がなかった。これは官営鉄道（東海道本線）が淀川右岸に通じていて、左岸に鉄道が出来ることの影響を考慮してのこのようであった。しかし左岸側は、広大な河内平野を控えながら、淀川の舟運とか、井路舟運、または街道筋の交通手段はあるものの、鉄道のような安全・定時性・迅速・快適な交通機関はなく、住民の切望する処、大であった。そのため先の関東系の「京阪鉄道」に対して、関西系の鉄道事業者を主体とした、村野山人を始とする「畿内電気鉄道」も路線計画を出願したが、双方は全くの競合路線であるため、両者の代表者である、東の渋沢栄一、西の村野山人らが度々交渉を重ねた結果、両者合同して「畿内電気鉄道株式会社」を設立し、明治39年11月9日（1903）に鉄道敷設申請を提出した。

その後、明治39年7月（1906）に「京阪電気」が加わり、遂に明治39年8月25日（1906）に待望の鉄道敷設特許状および命令書を得ることが出来た。

同年8月30日畿内電気鉄道は創立総会を東京で開き社名を「京阪電気鉄道株式会社」とし、資本金総額700万円、1株50円14万株とした。

文献9)によるとこの路線は当初大阪市東区高麗橋と京都市五条大橋東詰間とされていたが、明治41年（1908）大阪の起点を天満橋南詰に改められた。これは、大阪市は既に明治36年9月から市電の運転を行っており、年次計画によって、路線の整備を進めていたため、起点を変更させられたが、これは市電の梅田・天満橋間の路線を通じて、阪神電車とも相互に乗り入れを認めることを条件に、大阪

表 5・24 京阪間の電気鉄道出願一覧（文献6）より）（明治39年まで）

名 称	申請年月日	区 間	距 離	工 費	発 起 人
京 阪 鉄 道	36. 3. 13	大阪市 京都市 玉 造～二 条 駅	37 哩 39 鎖	500 両	渋沢栄一，大倉喜八郎，佐分利一嗣 外6名
畿内電気鉄道	36. 11. 9	大阪市 京都市 高麗橋～五条大橋	30 66	300	今西林三郎，伴直之助，村野山人 外11名
京 阪 電 車	36. 11. 19	大阪市 京都市 末吉橋～五条大橋	31 14	350	土屋通夫，阿部彦太郎，浅野総一郎 外5名
京阪電気鉄道	37. 3. 30	大阪市 京都市 玉造駅～妙法院前	20 42	380	馬越恭平，井上敬次郎，佐分利一嗣 外6名
京 都 電 気	38. 10. 18	京 都 駅～玉 造 駅	26 52	360	高本文平（社長）
京 阪 電 気	38. 11. 10	大阪 京都市 高麗橋～五条大橋	30 30	350	家村寛太郎，小山彦亮，天川三蔵 外5名
大 阪 電 気	39. 2. 1	大阪市 京都市 相生町～七 条	32	500	七里清助，森本清兵衛，松村敏夫 外14名
近 畿 電 気	39. 5. 11	滋賀 大阪市 大津駅～大 阪 駅	52 39	570	由利公正，松平正直，野田豊通 外27名



市と契約を行って、天満橋に起点を移すこととした。

一方、京都市内においては、塩小路から五条大橋に至る間は人家の密集地で、用地の確保が困難であったが、京都府土木課長の英智による「疏水堤防を拡幅して、その上に線路を敷設すると良い」との進言で、現在のような他に例のない特異な線路が出来上がった（文献9）より）このような関係者の努力にもかかわらず、軍部の施設との関係協議が遅れ、天満橋駅の位置の確定が遅れたり、難工事の遅延と、さらに守口変電所の火災等の事故が重なり、明治43年4月15日（1910）にやっと開業することとなった。（文献6）、9）より）

天満橋・五条間の運賃は当初、35銭を予定していたが、官営鉄道の関係で、鉄道院（運輸省）と協議の結果40銭と定め、また別に、甲、乙の市内区間を設け、甲区間は2銭、乙区間は4銭と決めた。これら運賃を表5・25、および表5・26に示した。表5・25は運賃を示すもので、表5・26は運賃区間を表すものである。（文献9）より）

なほ、大阪市と契約した天満橋・梅田間の市電路線乗り入れについて、大阪府から“京阪電車、阪神電車のような郊外用の大容量の大型車両の市内運行は一般の市民の交通を阻害すると同時に危険である”とし、市電並みの小型車両の採用以外には乗り入れを許可しがたいとのクレームが出た。種々交渉の結果、市から乗り入れのための納付金59万円を5年以内に年利6分で返済されることを条件に、起点を高麗橋から天満橋に後退することを正式に認めた。（文献9）より）

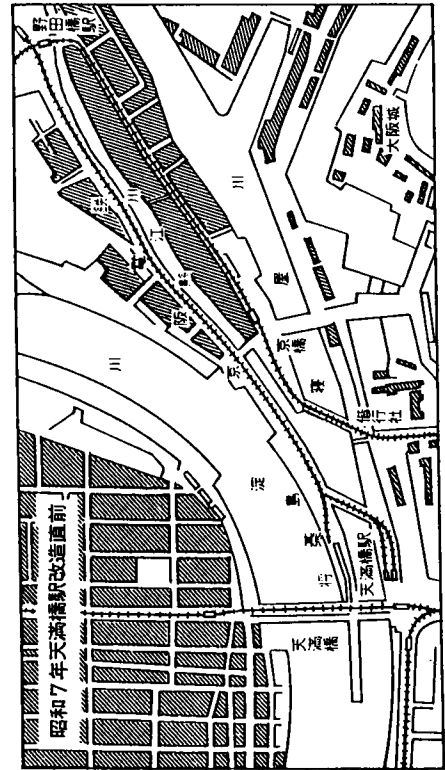
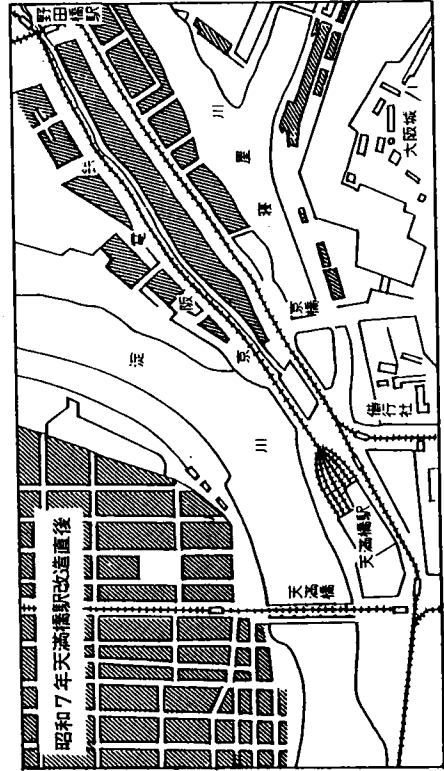
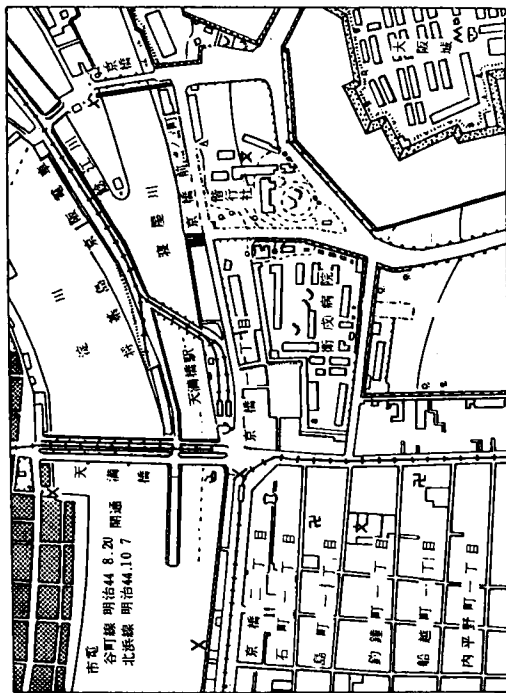
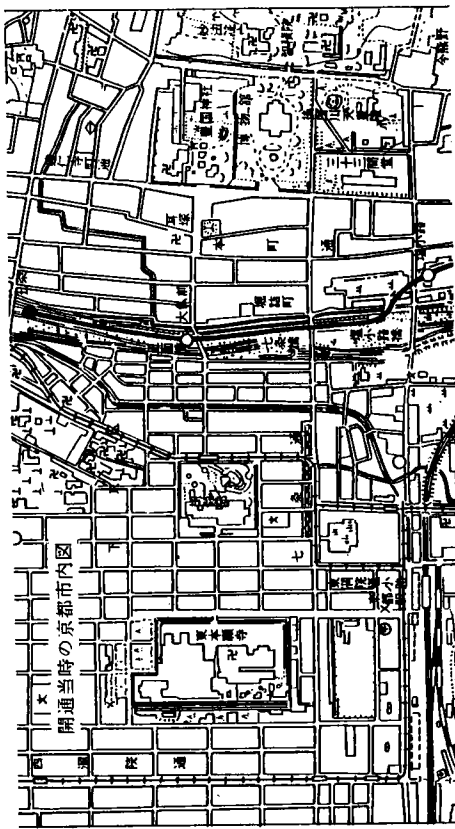
開業当初の経営状況は、文献9)によると沿線住民の期待を寄せた鉄道であったが、開業直後に、運転事故が頻発し、世間の風評は意外に悪くなった。一方、30両の車両中、5両は故障と衝突事故により使用不能となり、乗客の伸びも悪く、一部の区間では、日中に空車が走っていた、と云われるほどであった。

このように乗客の不伸に対して、旅客誘致策として京阪電車では遊園地、料亭の誘致、菊人形の催し、歌舞音楽場、さらに借家業まで行くと共に、電力の供給業も開始し、沿線各地への配電業を行い、経営の建て直しに努力した。

路線は当初から複線で営業キロは28哩75鎖（46.57 km）でそのうち8哩3鎖（13.54 km）、即ち約30%は国道や府道などの道路上の併用軌道であった。



図 5・9 京阪電鉄の天満橋駅付近と京都市内の路線  
 { 文献 9) より }



文献9)より )。なほ開業当初の天満橋付近の路線と京都市内の路線図を挙げると図5・9のようで、特に天満橋付近の状況は全く現在からは想像し難いものであった。また開業当時の営業状況を示したものが表5・27である。

表5・27によると開業2年目においてその年間営業収入は建設費の10.7%と1割りを超えており、また営業費の1.9倍となっており、総利益は営業費を上まわった。良好なスタートを切っていると云えよう。

以上、明治時代に開業した東大阪地域に関係のある鉄道について、述べたが、これらを要約すると明治30年代前半に開業した浪速鉄道や大阪鉄道は関西鉄道となり、さらに鉄道国有化法によって国営へと変わった。このように大鉄道網を作った鉄道を幹線として国有化したため、国家の幹線鉄道網の素地は出来上がった。

これに続いて、幹線鉄道網の枝葉としての培養線の建設が、軌道または軽便鉄道として盛んに行われ、明治の末期には、現在の私鉄の基盤がほぼ築かれた。

また、この時代の鉄道は、浪速・大阪および京阪電鉄に見るように、成立資本金によって、充分に建設費を賄っており、営業費に金利負担の重圧がかかっていないので、開業当初から建設費の1割り近くの利益を出しているのが、現在の新規鉄道と異なった点と思われる。

### 5・3・2 大正の鉄道網

大阪都市圏での大正時代に開業した鉄道ならびに大幅な路線変更を行った鉄道を、表5・28に挙げ、さらにこの表を基に大正末期での鉄道網を図に示すと図5・10のようになる。この図と前項の図5・4とを比較すると国鉄(官営鉄道)は東海道本線の京都～大津間の大改良と奈良線の桃山～京都間の線路付替工事の外は大きな変化は見られないが、私鉄においては、多くの路線が新設または延伸されている。これらの私鉄の路線が現在、大阪都市圏(京阪神都市圏)における通勤輸送の柱となっている。大正時代に開業した主な路線は表5・28から阪神急行電鉄(阪急電車)の神戸線(十三～三ノ宮間、1920年)と今津線(宝塚～西宮北口間1921年)北大阪鉄道(現在 阪急千里山線)(十三～千里山間 1921年)京阪

表 5・27 京阪電鉄の営業状況

(明治44年)

種 別			種 別	
資 金		10,500 冊	建 設 費	8,802,008.418 <sup>円</sup>
払込資本金		上期 7,907,152.50 <sup>円</sup> 下期 8,400,430.00 <sup>円</sup>	年間旅客数	8,994,482 人
保有車両	客 車	50 台	年間営業収入	945,238.594 <sup>円</sup>
	貨 車	2 台	営 業 費	501,258.552 <sup>円</sup>
	計	52 台	差 引 利 益	443,980.042 <sup>円</sup>
社 員 数		730 人 *	総 利 益	528,962.603 <sup>円</sup>
営業キロ数		46.57 km	配 当	上期 5.0 % 下期 5.5 %

(\* 文献9)のP414 京阪の社員数変化のグラフよりの読取り数値)  
 本表は文献9)より作成した。

表 5・28 大正時代に開業した大阪地区（京阪神地域）の鉄道

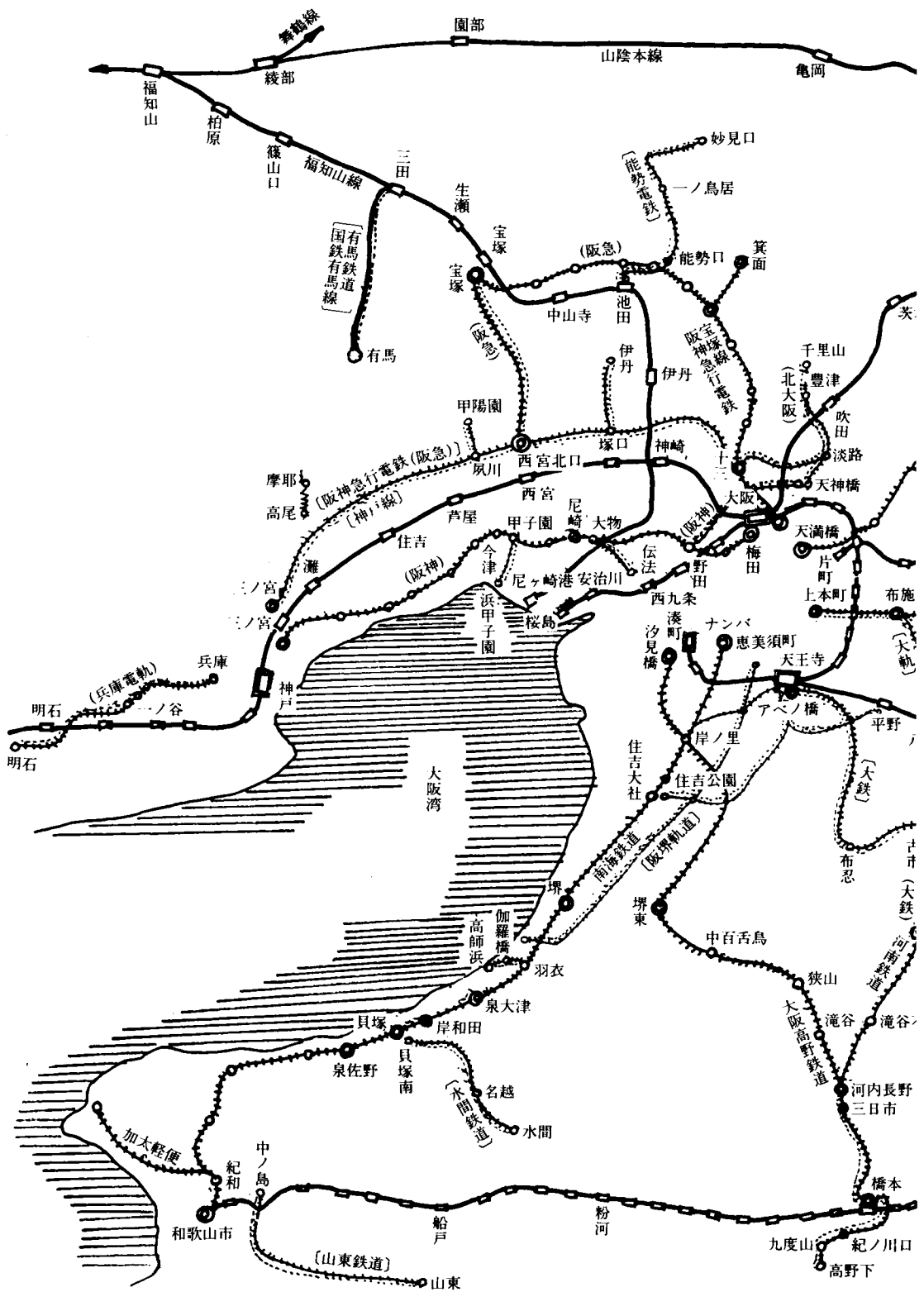
その 1

年月	鉄 道 開 業 線	年月	鉄 道 開 業 線
大正2年 (1913)		大正6年 (1917)	
3月	・大津電車軌道 大津付近軌道開業 (1435mm) (現京阪)	3月	・山東輕便鉄道 (南海) 大橋～中ノ島間開業
4月	・能勢電気軌道 能勢口～一ノ鳥居間新規開業 (1435mm)	4月	・兵庫電気軌道 (山陽) 塩屋～明石間開業 (兵庫～明石間全通)
5月	・兵庫電気軌道 一ノ谷 (須磨公園) ～塩屋間軌道開業 (現山陽電鉄)	8月	・神戸電気の軌道を神戸市に譲渡
6月	・京阪電気鉄道 中書島～宇治間軌道開業	"	・能勢電気軌道 池田駅前～能勢口間開業
"	・国鉄城東線 (環状線) 天満～大阪間複線化	大正7年 (1918)	
11月	・国鉄片町線 放出～中野間開業 放出～桜ノ宮間を廃止	2月	・箕面有馬電気軌道を阪神急行電鉄と改称
大正3年 (1914)		"	・嵐山電車軌道は京都電燈に合併
3月	・国鉄城東線 (大阪環状線) 玉造～天満間複線化	4月	・大和鉄道 (現近鉄) 田原本～新王子間新規開業
"	・国鉄関西本線 木津～奈良間複線化	6月	・京都電気鉄道の軌道を京都市へ譲渡
4月	・大阪電気軌道 (現近畿日本鉄道) 上本町～奈良 (仮駅) 間新規開業	8月	・生駒鋼索鉄道 (現近鉄) 鳥居前～宝山寺間新規開業
7月	・大阪電気軌道 (近鉄) 奈良 (仮駅) ～奈良間軌道開業	9月	・京都電燈 (現京福) 大野口～大野三番間開業
8月	・阪神電気鉄道 野田～天六間軌道開業 (北大阪線)	10月	・南海鉄道 羽衣～伽羅橋間開業
10月	・高野登山鉄道 (南海) 長野～三日月間開業	大正8年 (1919)	
大正4年 (1915)		3月	・国鉄は借入中の有馬鉄道を買収し有馬線とした。
2月	・天理輕便鉄道 (現近鉄) 新法隆寺～天理間鉄道新規開業	"	・河南鉄道を大阪鉄道と改称する。(現近鉄)
3月	・高野登山鉄道 (南海) 三日月～橋本間鉄道開業	10月	・南海鉄道 伽羅橋～高師浜間開業
4月	・有馬鉄道 三田～有馬間新規開業 (国鉄が借受)	大正9年 (1920)	
"	・高野登山鉄道は大阪高野鉄道と改称	7月	・阪神急行電鉄 十三～神戸 (現三ノ宮) 間、塚口～伊丹間開業
"	・京阪電気鉄道 五条～三条間開業	大正10年 (1921)	
6月	・阪堺電気軌道は南海鉄道に合併	1月	・天理輕便鉄道の鉄道を大阪電気軌道に譲渡
9月	・大阪高野鉄道 橋本～紀ノ川口間開業	3月	・江若鉄道 三井寺～叡山間新規開業
大正5年 (1916)		4月	・大阪電気軌道 (近鉄) 西大寺～郡山間開業
2月	・山東輕便鉄道 (南海) 大橋～山東 (伊太祁曽) 間新規開業	"	・北大阪鉄道 (阪急) 十三～豊津間新規開業
		8月	・国鉄東海道本線 大津～京都間線路変更 奈良線, 京都～桃山間線路変更
		9月	・阪神急行電鉄 宝塚～西宮北口間開業
		10月	・北大阪鉄道 (阪急) 豊津～千里山間開業

表 5・28 大正時代に開業した大阪地区（京阪神地域）の鉄道

その2

年月	鉄 道 開 業 線	年月	鉄 道 開 業 線
大正11年 (1922)		4月	・江若鉄道 堅田～和邇間開業
1月	・生駒鋼索鉄道は大阪電気軌道に合併	8月	・国鉄東海本線 小野浜～神戸港間開業
4月	・大阪電気軌道 郡山～平端間開業	10月	・阪神急行電鉄 夙川～甲陽園間開業
"	・大阪鉄道 道明寺～布忍間開業	"	・大阪電気軌道 布施～大軌八尾間開業
5月	・信貴生駒電鉄 王寺～山下間鉄道を 山下～信貴山間鋼索鉄道を 新規開業	11月	・南海鉄道 橋本～学文路間開業
7月	・和歌山水力電気は京阪電気鉄道に合併	"	・吉野鉄道 橿原神宮前～畝傍間開業
9月	・大和鉄道 田原本～味間間開業	12月	・南海鉄道 学文路～九度山間開業
"	・大阪高野鉄道は南海鉄道に合併	大正14年 (1925)	
12月	・大阪電気軌道 天理線改軌電化・ (762mm→1435mm)	1月	・摩耶鋼索鉄道 高尾～摩耶間新規開業
大正12年 (1923)		2月	・京津電気軌道は京阪電鉄に合併
2月	・京津電気軌道 古川町～三条大橋（京阪三 条）間開業	3月	・大阪電気軌道 大軌高田～大軌八木間開業
3月	・大阪電気軌道 平端～橿原神宮前間開業	5月	・京阪電気鉄道 札ノ辻～浜大津間開業
4月	・江若鉄道 叡山～雄琴間開業	6月	・国鉄関西本線 郡山～大和小泉間複線化
"	・北大阪鉄道は新京阪鉄道に譲渡される。	7月	・南海電鉄 九度山～高野山（高野山下） 間開業
"	・大阪鉄道 布忍～大阪天王寺（阿部野 橋）間開業	8月	・国鉄関西本線 奈良～郡山間複線化
5月	・大和鉄道 味間～桜井町間開業	9月	・京都電燈（京福）出町柳～八瀬間開業
8月	・神戸姫路電気鉄道（山陽）明石～姫路駅前 間新規開業	"	・大阪電気軌道 八尾～恩智間開業
11月	・能勢電気軌道 一ノ鳥居～妙見間開業 （池田～妙見間全通）	10月	・新京阪鉄道 天神橋～淡路間開業
12月	・江若鉄道 雄琴～堅田間開業	11月	・京都電燈 北野～高雄口間開業
"	・吉野鉄道 吉野口～橿原神宮前間開業	"	・信貴生駒電気鉄道を信貴生駒電鉄へ譲渡
"	・国鉄関西本線 青谷信号所～柏原間複線化	12月	・国鉄紀勢西線 箕島～紀伊宮原間開業
"	・吉野鉄道、大阪鉄道電化	"	・京都電燈 西塔橋～四明ヶ岳間鋼索鉄 道を開業
大正13年 (1924)		"	・水間鉄道 貝塚南～名越間新規開業
1月	・阪神電鉄 大物～伝法間開業	大正15年 (1926)1月	・水間鉄道 名越～水間間開業
2月	・国鉄紀勢西線 和歌山～箕島間開業	3月	・京都電燈 高雄口～帷子ノ辻間開業
3月	・国鉄関西本線 王寺～青谷信号所間複線化	4月	・国鉄関西本線 大和小泉～法隆寺間複線化
		7月	・阪神電気鉄道 甲子園～浜甲子園間開業
		"	・阪神急行電鉄 梅田～十三間（複々線高架 化）開業
		"	・国鉄関西本線 法隆寺～王寺間複線化
		8月	・紀勢西線 紀伊宮原～藤並間開業
		"	・江若鉄道 近江木戸～雄松間鉄道開業
		10月	・信貴生駒電鉄 山下～元山上口間開業
		11月	・国鉄東海道本線 旧歌島～東灘間4複線化





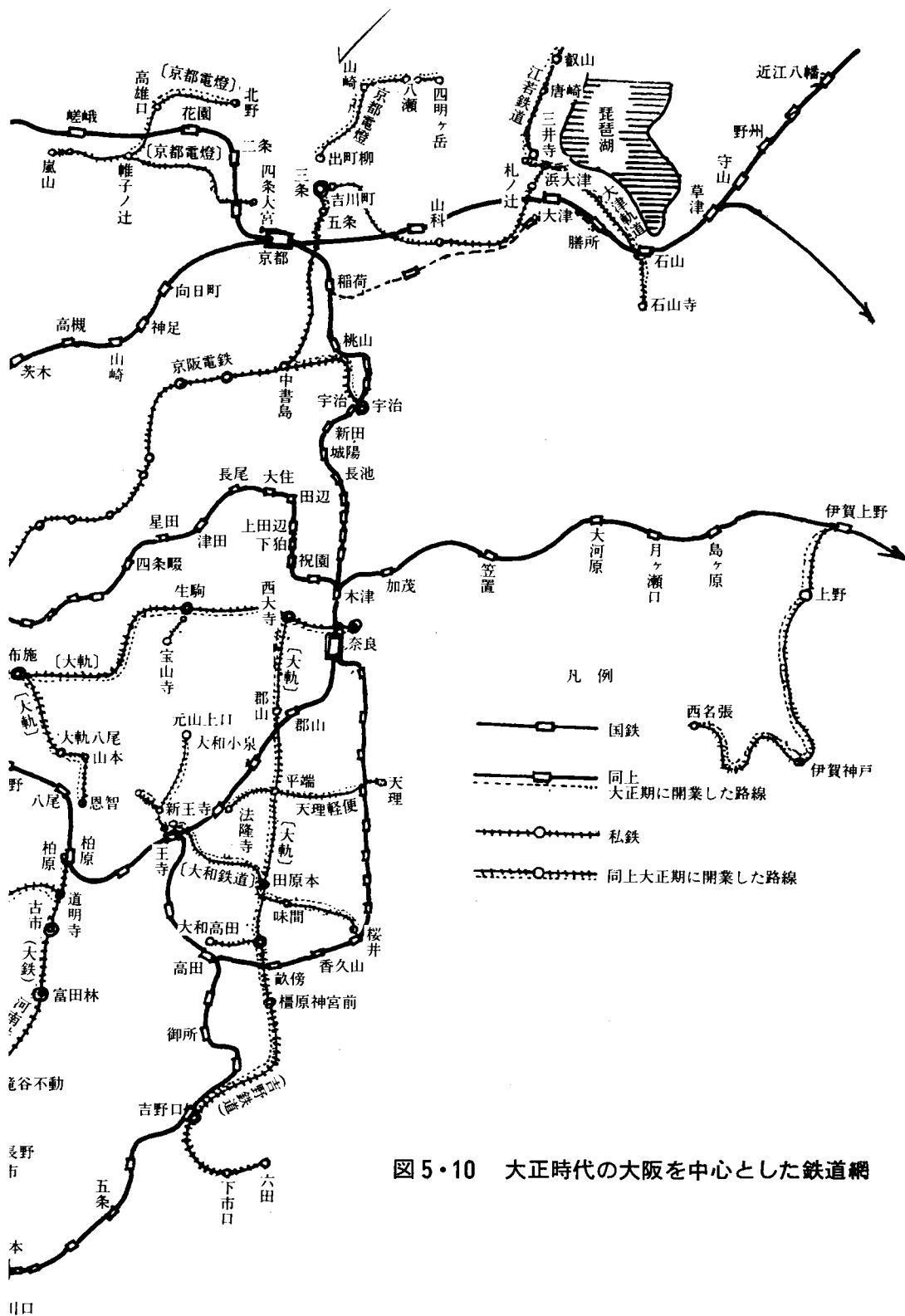


図5・10 大正時代の大阪を中心とした鉄道網

電鉄の宇治線（中書島～宇治間 1913年）阪神電鉄の北大阪線（野田阪神～天六間 1914年）大阪電気軌道の奈良線（上本町・奈良間 1914年）と続いて大阪線（布施・八尾間 1924年）大阪鉄道（旧河南鉄道）の天王寺（阿倍野橋～布忍・1923年）への進出等であった。特に東大阪地域に対しては、大正3年4月30日に開通した大阪電気軌道（現 近鉄奈良線）の上本町～奈良間の軌道と、その後布施で分岐して中河内の南部を経て中和地区に至り、更に伊勢方面へ延伸する計画によって建設された大阪線（布施～八尾～恩智）が中心的な存在となる。

最初の奈良線のルートは前節でも述べたように明治29年（1896）に出願された“電気鉄道”“大東鉄道”等のルートにはほぼ近いもので、暗峠越奈良街道に並行したものである。また、大阪線のルートも同じく明治29年に出願された“河北鉄道”のルートに近いものである。此等の2つのルートは地元、河内の人々の長い間の夢であり、願望でもあったと思われる。

今この東大阪地区に大きな活力となった“大阪電気軌道”について文献1)文献2)文献10)文献11)文献15)をもとにその概要を述べる。

1] 大阪電気軌道・本線（現 奈良線）〔文献1)-2)、文献8)、文献10)より〕

文献によれば、日露戦争後の第2次鉄道建設ブームとも言える明治39年に大阪・奈良間の電鉄建設計画が、あいついで現れた。即ち、明治39年5月（1906）には、大阪松屋町・奈良猿沢池間を結ぶものや、大阪梅田・奈良三条通間を、また7月には、城東線玉造・奈良三条町間の軌道敷設の出願が行われ、これらの出願者には、東京・大阪・奈良の有力者が多く加わっていた。

出願を受けた大阪府や奈良県の当局もその処理に困惑し、遂に、この3派の合同を懇請し、統合の話し合いが円満にまとまり、明治39年12月（1906）には奈良電気鉄道株式会社、として改めて当局に申請し、翌40年（1907）4月に特許状の交付を受けた。これにより会社設立に着手し、社名も奈良軌道株式会社と改めて、諸準備を進めたが、戦後の好況は、早くも40年頃から反動期に入って、金融は逼迫し、明治43年（1910）によりやく資本金300万円の会社が出来上がったが、同年9月16日の創立総会で、社名を大阪電気軌道株式会社と改め、翌年44年から用

地買収に取りかかった。

沿線各村はこれを大いに歓迎し、進んで村有地を譲渡し、その代金で株券を購入するなど協力をおしななかった。またこの鉄道のルート選定に当たって生駒山をどうするかが大問題で、北方を迂回する案、インクライン式に生駒山を越える案などもあったが、結局、最短距離をとるためトンネルを掘ることとなった。この大工事を決断したことが、その後の大軌の発展に大いに寄与し、今日、日本一の私鉄“近畿日本鉄道”を作り上げる気風を育て上げた。

明治44年7月（1910）に生駒トンネルの堀削工事に着手し、当時としては、日本で最も規模の大きいトンネル堀削を行った。この工事は非常に難工事で、着工以来1年半を要し、資本金300万円の大半を注ぎ込んでも、なほ完成せず会社は資金難に陥った。その上、大正2年1月（1913）に落盤事故が発生し、監督者以下153名が生き埋めとなる大惨事が起こって、会社は苦境に追い込まれ、解散の噂まで出た程であった。またさらに、同年、トンネル作業員と地元大戸村の村民との間に不詳事件が発生し、警察、軍隊の出動によって保護、鎮撫にあたった事もあり、村民中から罪に問われる者さえ出た。

また生駒トンネルの湧水をめぐって、大戸村と孔舎衛村との間に対立が生じ、境界問題にまで発展するといった二次的に発生した問題にまで大軌は巻き込まれた。このような難工事のため資本金を使い切り、社債300万円を発行して対処するなど当時の大軌の幹部は相当な試練を受けた。しかしこのような種々の問題を引き起こしながらともかく、大正3年4月18日（1914）にトンネルは完成し同4月30日午前5時に上本町・奈良間の最初の電車が上本町駅を発車した。

この鉄道は大阪から奈良への最短路で、上本町・奈良間30.6kmの所要時間は40分、運賃も30銭で、国鉄関西線天王寺・奈良間37.5km75分で40銭の運賃とは随分差が付いたため、国鉄は大軌開業時は3等運賃を大阪市内、奈良間を30銭に割り引いて対抗した。このように大阪・奈良間を早く結び、かつ河内平野の中央を通る鉄道として、大阪を始め、東大阪地域の住民は勿論、現在の八尾市北部の住民まで、大軌の若江、瓢箪山の駅に出て電車を利用し出した。このように地域住民に大きな福音をもたらした大軌電車もその建設費が当初予算の570万円に対して

実績は 820 万円の巨費に達し、大きな短期負債（170 万円）と数十万円に達する未払金が出来、頼みの綱である開業後の運賃収入も意外に振るわず、建設費に対する金利さえもまかなえぬ状態であった。このような多大の債務を背負った会社は悪戦苦闘の毎日であり、会社の信用は地に落ち、自己電力の供給と沿線での僅かな電燈電力事業用の放出火力発電所の石炭代にも現金を揃えないと購入出来ず、乗車券の印刷も前金でないと引き受けてもらえない有り様であった。また社員の給料も月末遅くになって、主要駅の売上げ金をかき集めて支払うこともしばしばであった。（文献10）による）

また文献8)によるとこの経営不振を打開するために京阪電鉄への合併をもくろんだが果たさず、大正4年（1915）春に建設資金を工面するため200万円の優先株の発行をきめたが、募集は1/10しかなく、あえなく失敗した。さらに社債償還のため軌道財團抵当設定による300万円の借入金を計画したがこれもみじめな挫折に終わった。なほこの時の大軌の手形発行高および一時借入金は表5・29であり、大軌と同業他社との営業成績は表5・30に示す通りである。

表5・30は大正3年（1914）の5月・6月・7月の3ヶ月の上、中旬の統計値であるが、大軌と他社を比べると、運転車数では、5月の行楽期と7月では他社は約62%程度（京阪は91%）であるのに大軌は50%と差が大きく、また乗客収入においても5月と7月の比は、他社は平均して約70%（46%～97%）であるのに対して、大軌は28%とその差も大きい。しかし乗客1人平均運賃はむしろ他社の2倍近くであり、使用電力1KWHに対する1車1哩当たりの運賃は他社とほぼ同じで、むしろ少し高いめであるので路線としてはエネルギー効率の良い方である。従って、大軌の不採算は、建設費見込みのずさんさによる資本金の過少による金利増大によるものと、これをおぎなうだけの乗客数がなかったことによるものと推察され、他社は大概、資本金によって、建設費と開業費をまかなっており、金利負担がなく、初年度から利益金を出し、2，3年で建設費の10%以上の利益を出している処が多い。

文献10)によれば大軌は前述の如く、色々の策をこうじたが成功せず会社の信用は失われるのみで、解散直前まで追い込まれたが、一部の債権者から整理条件

表5・29 大軌の手形発行高  
および一時借入金

(1944年7月20日現在)

宛 名	金 額
三井物産株式会社	503,425 610
高田商会	88,534 000
汽車製造株式会社	50,000 000
大林組	480,012 000
古河会名会社	40,947 000
大阪窯業会社	51,977 000
大阪セメント会社	24,775 650
沢井義徳	44,438 850
北浜銀行	85,000 000
六十八銀行	100,000 000
松尾鉄工所	5,000 000
フレザー商会	2,500 000
岩下清周	30,000 000
加島銀行	11,276 000
松本電気製作所	5,000 000
内外物産台名会社	4,150 290
市田合名会社	4,000 000
橋本鉄工所	1,225 000
東亜商会	1,400 000
守谷商会	1,388 000
大阪電気商会	1,300 000
以上合計	1,536,349 400
外ニ一時借入金	
大林組	3,500 000
矢田ヨネ	20,000 000
北浜銀行	136,855 360
借入金合計	160,355 360
総計	1,696,704 760

(備考)「大軌関係」  
(東大阪市山形正雄氏所蔵)。  
文献(8)第二章第2-21表引用

表5・30 関西主要鉄道会社の営業成績

(大正3年：1914)

月 社 名	運 転 車 数	走 行 理 数 哩	乗 車 人 員	乗 運 賃 入 収	客 運 賃 入 収	使 用 電 力 量 KWH	一 車 一 哩 乗 客 数	運 賃 入 収	電 力 量 KWH	乗 客 1 人 当 り 平 均 運 賃	電 力 1 KWH 当 り の 入 収
5 箕面	522 (100)	139,087 (100)	492,163 <sup>A</sup> (100)	43,368 <sup>A</sup> (100)	329,605 (100)	2.37	3.54	0.3118	2.37	0.0881	0.1316
阪堺	833 (100)	153,706 (100)	801,125 (100)	34,012 (100)	318,760 (100)	2.07	5.21	0.2213	2.07	0.0425	0.1069
南海*				56,714 (100)							
中 京 阪*	751 (100)	188,682 (100)	777,659 (100)								
旬 阪 神	1,738 (100)	302,280 (100)	1,049,797 (100)	103,099 (100)	79		3.47	0.3411		0.0984	
大 軌	472 (100)	126,896 (100)	548,497 (100)	89,268 (100)	56	312,719 (100)	4.32	0.7113	2.46	0.1627	0.2891
6 箕面	477 (91.4)	122,608 (88.2)	361,931 (73.5)	28,655 (66.1)	14	274,892 (83.4)	2.95	0.2337	2.24	0.0792	0.1042
阪堺	773 (92.8)	150,530 (97.9)	683,720 (85.3)	22,783 (67.0)	13	301,860 (94.7)	4.54	0.2404	1.51	0.0333	0.0755
南海				72,442 (127.7)	45						
中 京 阪	1,093 (145.5)	239,587 (127.0)	1,233,334 (117.5)	113,553 (70)			5.15	0.4739		0.0921	
旬 阪 神	1,705 (98.1)	300,987 (99.6)	1,113,773 (106.1)	101,022 (98.0)	10		3.70	0.3358			
大 軌	363 (76.9)	114,063 (89.9)	260,821 (47.6)	42,105 (47.2)	93	278,910 (89.2)	2.28	0.3691	2.44	0.1611	0.1510
7 箕面	314 (60.2)	77,213 (55.5)	254,813 (51.8)	20,077 (46.3)	79	181,208 (55.0)	3.30	0.2600	2.35	0.0788	0.1108
阪堺	510 (61.2)	97,765 (63.6)	510,975 (63.8)	25,718 (75.6)	65	202,530 (63.5)	5.23	0.2631	2.07	0.0503	0.1270
南海				54,813 (96.6)	65						
中 京 阪	686 (91.3)	164,296 (87.1)	630,353 (81.1)	49,281 (81.1)	09		3.84	0.2999		0.0782	
旬 阪 神	1,116 (64.2)	198,444 (65.6)	656,681 (62.6)	61,205 (60.6)	28		3.31	0.3094		0.0932	
大 軌	237 (50.2)	77,261 (60.9)	165,875 (30.2)	25,327 (28.4)	84	184,961 (59.1)	2.15	0.3279	2.39	0.1527	0.1369

本表は文献(8)第二章第2-22表より作成 \*印は中旬・下旬報の二旬による。( )は5月中旬期を100としたときの各月中旬期の%

の提示があり、これを転機として大口債権者、大株主と会社との間に会社債権に関する協議が進められ、大正4年7月100万円の減資、優先株250万円の発行、物上担保付社債300万円の募集が決定し、大阪財界有力者の後援を得て、この整理案は比較的円滑に実施され、大正5年3月にこの2年にわたる整理を完了することが出来た。旧社債は年利8%であったが、新社債は6.5%で金利差は大きく会社に寄与することとなる。

このような整理によって会社の基礎もようやく固まって来た折から、大正3年夏(1914)勃発した第一次世界大戦は我が国の経済に活況をもたらし、会社の運輸収入も次第に増加の一途をたどり、業績も年々向上し、大正3年下期には1万9千円の欠損であったのが、大正8年には42万9千余円の利益を計上するに至り、普通株、優先株とも10%の配当を行い得るようになったと記されている。

なほ、上本町・奈良間の運賃は区間制とし、全線を6区間に分割し、1区5銭とした。

## 2) 大阪電気軌道 桜井線(現大阪線)〔文献10〕による〕

文献10)に準じて述べると第一次世界大戦による経済界の活況と共に交通の需要も増大して来たのと会社の基礎も安定したので、大軌では、大和、河内一円に鉄道網を延長して事業を拡大することを決し、大正9年5月(1920)に西大寺・橿原神宮前間の畝傍線(現 橿原線)に着手し、同年12月に全通させ、一方足代(現・布施)駅から分岐して、河内平野を縦断し、奈良県中部を横断して桜井に至る桜井線(現・大阪線)の建設は大正12年11月(1923)に着手し、昭和4年1月に全通した。なほ大軌は河内・大和の鉄道網のみでなく、遠く神都宇治山田への進出を計画し、すでに大正9年に八木、宇治山田間の路線免許を申請したが、当時、王寺、桜井間を営業していた“大和鉄道”が同様な計画で桜井・名張間の免許を得ており、更に名張・宇治山田間の延長線の申請を行っていた。また別に関西鉄道と奈良県の有力者も伊勢進出を企画し、ここに激しい競争を演ずることとなった。そこで大軌は大和鉄道の株式の大部分を大正14年(1925)に取得し、役員を派遣することにより傘下におき、大和鉄道の手で延長線の免許を受けるこ

とに全力を尽くした。その後昭和2年4月（1927）に待望の延長線の免許が大和鉄道に付下されたが、これの建設には巨額の資金を必要とするため、大和鉄道と大軌とで新会社“参宮急行電鉄”を設立して資本金3000万円とし、大軌の桜井線の建設と併行して、桜井～宇治山田間の建設に着手した。また大軌は大正11年（1922）に大阪天満橋筋4丁目から孔舎衛村間の軌道敷設権を獲得していたが、昭和17年（1942）に起業を廃止した。

### 3) 城東電気鉄道

文献10)によると、城東電気鉄道は、大正12年7月（1923）に創立、玉造・石切間の軌道および石切・生駒山上間の鋼索鉄道の敷設権を有していたが、大軌本線（現奈良線）に近接しているので、二重投資を避けるため、昭和3年2月、着工前に大軌に合併し、城東電鉄は解散した。なほ昭和10年6月にこの免許線の起業を廃止した。

以上が大正時代の東大阪地域の建設計画、ならびに敷設されたもので、特に大阪電気軌道の大阪・奈良間30.6kmを40分運転と云うのは、画期的なもので、建設にも経営的にも多大の辛苦をなめることとはなったが、現在から見れば当時の創業者の卓見に敬意を表するものである。今日この路線が都市交通の重要な位置を占める共に、東大阪市、奈良市、生駒市の今日の繁栄は実にこの路線によるものと推定される。

大正初期には明治後期の第2次鉄道建設ブームの名残として、都市相互間、名利等の観光性のある路線の建設が、しかも国鉄線の培養線的な要素をもった鉄道が多く、何処かで、国鉄線との連絡または接続を行うものであった。大正中期以降は、工業立国を目指した我が国において、東京・大阪・名古屋・北九州を中心とした、臨海工業地帯への人貨の輸送は必要欠かせざるものとなり、大阪においても阪神工業地帯、阪堺地帯での鉄道網の整備に力が注がれ始め、都市交通の性格が著しく出始めて来た。

### 5・3・3 昭和前期の鉄道網（戦前・戦中）

昭和前期・即ち第2次世界大戦終結までの鉄道網の発達、大正時代の延長線上として、産業振興と軍事輸送体系の整備が主体であって、官営鉄道は主要港と幹線鉄道との連絡貨物支線の整備と、東海、山陽両本線のような国土の骨幹をなす幹線の輸送力の増強を計り、大都市区間での旅客線と貨物線の分離、旅客駅と貨物駅の分離を行うと同時に、大都市近郊に貨物ヤード、客車ヤードを設け、大量、迅速な輸送に備えて、複々線、3複線や各幹線間を連絡するバイパス線等の整備を行っている。また大都市区間では電車化を計り、フリーレントサービスによる輸送形体が進みつつある。

一方私鉄では、日本の工業化の伸展によって、大都市周辺の都市化に伴い、通勤通学の輸送を主体に路線の拡張と輸送力の増強にも力を入れるようになり、軌道電車から高速鉄道への脱皮が推進し始められた。従って、昭和の始には、鉄道技術者の夢とも思われる高速電気鉄道が京阪神地域に多く出現することとなった。即ち、新京阪電車（現 阪急京都線）奈良電鉄（現 近鉄京都線）参宮急行電鉄（現 近鉄大阪線・山田線）、阪和電鉄（現 国鉄阪和線）等は日本の私鉄を代表する鉄道として、その路線の直線性、車両技術の粋を集めてそのスピードと車内の豪華性を競い、国鉄の2等車並みの車両を使用し、サービスの向上に努めた。しかし、日華事変から次第に世界大戦へと戦火は広がり、鉄道資材は欠乏し、特に日米戦争に突入してからは、国鉄、私鉄を問わず、地方支線を廃止または休止して、その資材の転用によって幹線の補修を行った状態で、営業休止、廃止の路線も多数出来、特に軍事輸送の国鉄優先のため、私鉄の資材不足は著しいもので、路線の縮小や、使用車両の削減によって、運転回数の減少等を止むなく行った処も多かった。

昭和前期に開業したり、大改良を行った鉄道路線は、表5・31に示すものでその鉄道網を図に示すと図5・11のようになる。この図を図5・10の大正時代と比べると、大きな相異は余り無く、細かい路線の拡張があるのみで、明治と大正の比較のように幹線としての路線は比較的少なく、補完的な路線が多い。

大正時代の第1次世界大戦後に計画され、着工したものは、昭和の始に開業し



表 5・31 昭和前期（昭和20年迄）の大阪地区（京阪神地区）の鉄道

その1

年月	鉄 道 開 業 線	年月	鉄 道 開 業 線
昭和元年 (1926) 12月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・阪神急行電鉄 西宮北口～今津間開業</li> <li>・信貴生駒電鉄 元山上口～仮新生駒間開業</li> </ul>	12月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東海道本線貨物支線上淀川信号所～梅田間 小野浜～湊川間開業</li> <li>・関西本線貨物支線今宮～大阪港間開業</li> <li>・鞍馬電鉄（京福）山端（宝ヶ池）～市原間 新規開業</li> <li>・神戸有馬電鉄 唐櫃（現有馬温泉口）～三田 間開業（湊川～三田間全通）</li> </ul>
昭和2年 (1927)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・兵庫電気軌道（山陽）は宇治川電気に合併</li> <li>・大津電気軌道は琵琶湖鉄道汽船と改称（現 京阪）</li> <li>・神戸姫路電気鉄道は宇治川電気に合併認可</li> <li>・比叡山鉄道坂本～叡山中堂間開業</li> <li>・信貴生駒電鉄 仮生駒～生駒間開業</li> <li>・江若鉄道 近江舞子～北小松間開業</li> <li>・神戸姫路電鉄は宇治川電気に合併</li> <li>・湖南鉄道は琵琶湖鉄道汽船に合併 （現 近江鉄道）</li> <li>・阪神国道電気軌道（現阪神） 西野田～神戸東口間新規開業</li> <li>・大阪電気軌道（現近鉄）恩智～高田間開業</li> <li>・国鉄紀勢西線 藤並～紀伊湯浅間開業</li> <li>・阪界電鉄 大阪～堺市内軌道新規開業</li> <li>・片町線 放出～淀川間、城東線 京橋～淀 川間貨物開業</li> <li>・片町線 放出～鳴野間複線化</li> <li>・近江鉄道 北小松～大溝間開業</li> </ul>	昭和4年 (1929)	<ul style="list-style-type: none"> <li>1月 ・大阪電気軌道 八木～桜井間開業</li> <li>・東海道本線 茨木～吹田間4複線化</li> <li>2月 ・高野山電鉄(南海)紀伊神谷～極楽橋間開業</li> <li>3月 ・片町線 淀川～東海道線吹田間貨物線開業 （城東貨物線）</li> <li>・大阪電気軌道 宝山寺～生駒山上鋼索鉄道 開業</li> <li>・大阪鉄道 古市～久米寺（橿原神宮駅）間 開業（大阪阿部野橋～久米寺間全通）</li> <li>・伊賀電気鉄道は大阪電気軌道に合併</li> <li>4月 ・琵琶湖鉄道汽船、京阪電気鉄道に合併 （蛸谷～坂本間軌道線）</li> <li>・琵琶湖鉄道汽船の鉄道、八日市鉄道へ譲渡 （近江鉄道）</li> <li>・愛宕山鉄道 嵐山～清滝間新規開業</li> <li>・阪神電鉄 出屋敷～東浜間軌道開業</li> <li>・国鉄紀勢西線 紀伊白良～御坊開業 紀伊由良～由良間貨物線開業</li> <li>6月 ・江若鉄道 大溝～安曇間開業</li> <li>7月 ・信貴生駒電鉄 枚方東口～私市間開業 （現京阪交野線）</li> <li>・阪和電鉄(現阪和線)天王寺～和泉府中、 鳳～阪和浜寺(東羽衣)間新規開業</li> <li>・愛宕山鉄道 清滝川～愛宕間開業</li> <li>8月 ・吉野鉄道は大軌に合併</li> <li>10月 ・鞍馬電鉄 市原～鞍馬(仮)間開業</li> <li>・参宮急行電鉄 桜井～長谷寺間新規開業</li> <li>12月 ・鞍馬電鉄(現京福)鞍馬(仮)～鞍馬間開業</li> </ul>
昭和3年 (1928)	<ul style="list-style-type: none"> <li>1月 ・新京阪鉄道 淡路～高槻間開業</li> <li>2月 ・長谷鉄道は大阪電気軌道に合併</li> <li>3月 ・吉野鉄道 六田～吉野間開業</li> <li>4月 ・阪神国道電気軌道は阪神電鉄へ譲渡</li> <li>5月 ・大和鉄道 桜井町～桜井間開業（新王子～ 桜井全通）</li> <li>6月 ・高野山電気鉄道 高野下～紀伊神谷間新規 開業</li> <li>7月 ・阪神電鉄 上甲子園～甲子園間軌道開業</li> <li>9月 ・国鉄奈良線貨物支線 桃山～伏見間廃止</li> <li>10月 ・紀勢西線 紀伊湯浅～紀伊由良間開業</li> <li>11月 ・新京阪鉄道高槻～京都西院(仮)間開業</li> <li>・奈良電鉄 桃山御陵～西大寺間新規開業</li> <li>・新京阪鉄道 桂～嵐山間開業</li> <li>・奈良電鉄 桃山御陵～京都間開業（京都～ 西大寺間全通）</li> <li>・神戸有馬電鉄 湊川～有馬間新規開業</li> </ul>		

表 5・31 昭和前期（昭和 20 年迄）の大阪地区（京阪神地域）の鉄道

その 2

年月	鉄 道 開 業 線	年月	鉄 道 開 業 線
昭和5年 (1930)		10 月	・東海道本線 灘～山陽本線鷹取間高架3線化
2 月	・参宮急行電鉄 長谷寺～榛原間開業	11 月	・信貴山電鉄は信貴山急行電鉄と改称(近鉄)
3 月	・参宮急行電鉄 松阪～外宮前(宮町)間開業	昭和7年 (1932)	
5 月	・京阪電鉄、和歌山線軌道を合同電気に譲渡	3 月	・六甲越有馬鉄道 土橋～六甲山間鋼索鉄道 新規開業
	・参宮急行電鉄 中川～松阪間、中川～久居 間開業	4 月	・城東線 玉造～猫間信号所間3線化
6 月	・阪和電気鉄道 和泉府中～阪和東和歌山間 開業(天王寺～東和歌山間全通)		・京都市営 市内無軌道電車新規開業
	・高野山電気鉄道(南海)極楽橋～高野山間鋼 索鉄道新規開業		・参宮急行電鉄(近鉄)津新町～津間開業
7 月	・阪神電鉄 浜甲子園～中津ノ浜間開業		・御坊臨港鉄道 紀伊御坊～松原口(西御坊) 間開業
9 月	・新京阪鉄道は京阪電鉄に合併	12 月	・片町線 片町～四条巖間電化
	・参宮急行電鉄 外宮前～山田(伊勢市)間開 業		・関西本線 王寺～河内堅上間複線を単線化
	・国鉄東海道本線 高槻～茨木間4複線化	昭和8年 (1933)	
10 月	・八日市鉄道(近江)新八日市～飛行場間開業 (近江八幡～飛行場間全通)	2 月	・城東線 大阪～天王寺間高架複線化
	・参宮急行電鉄 榛原～伊賀神戸間開業	3 月	・東海道本線 向日町～高槻間3線化
11 月	・参宮急行電鉄 伊賀神戸～阿保間、佐田～ 中川間開業	5 月	・信楽線 貴生川～信楽間開業
12 月	・南和電気鉄道(近鉄)尺土～御所間開業		・大阪市営梅田(仮)～心斎橋間高速軌道新規 開業
	・大阪電気軌道 山本～信貴山口間開業	6 月	・宇治川電気の鉄道・軌道を山陽電気鉄道に 譲渡
	・信貴山電鉄 信貴山口～高安山間鋼索鉄道、 高安山～信貴山門間開業		・阪神電気鉄道 岩屋～神戸(三ノ宮)開業
	・国鉄紀勢西線 御坊～印南間開業	8 月	・和歌山鉄道(南海)伊太祁曽～貴志間全通 (東和歌山～貴志間全通)
	・参宮急行電鉄 阿保～佐田間開業	9 月	・東海道本線 宮原操車場支線開業
昭和6年 (1931)		11 月	・関西本線 王寺～藤井信号所間複線化
	・江若鉄道 安曇～近江今津間開業		・紀勢西線 紀伊田辺～紀伊富田間開業
1 月	・加太軽便鉄道は加太電気鉄道と改称(南海)	12 月	・京阪電鉄 蒲生～守口間複々線化
3 月	・近江鉄道 彦根～米原間開業(米原～貴生川 全通)	昭和9年 (1934)	
	・参宮急行電鉄(近鉄)山田～宇治山田間開業 (上本町(大軌)～宇治山田間全通)	1 月	・水間鉄道 貝塚南～貝塚間開業(貝塚～水 間間全通)
	・京阪電鉄(阪急)西院(仮)～京阪京都(阪急大 宮)間開業(天神橋～京阪京都間全通)	5 月	・東海道本線 塚本～神崎(尼崎)間4複線化、 宮原操車場西部連絡線複線化
4 月	・山東軽便鉄道は和歌山鉄道と改称(南海)	6 月	・西成線 福島～梅田貨物線開業
6 月	・御坊臨港鉄道 御坊～紀伊御坊間新規開業	7 月	・東海道本線 吹田～山陽本線須磨間電化 (電車化)
7 月	・参宮急行電鉄 久居～津新町間開業		・新宮鉄道(新宮～勝浦間)買収紀勢中線とす る。
9 月	・紀勢西線 印南～南部間開業	8 月	・御坊臨港鉄道 西御坊～日高川間開業(御坊 ～日高川間全通)
	・大阪電気軌道 伊賀上野～西名張間鉄道を 参宮急行電鉄に譲渡	9 月	・山陽本線 須磨～明石間電化(電車運転化)

表 5・31 昭和前期（昭和20年迄）の大阪地区（京阪神地域）の鉄道

その3

年月	鉄 道 開 業 線	年月	鉄 道 開 業 線
昭和10年 (1935)	<ul style="list-style-type: none"> <li>3月 ・紀勢西線 紀伊富田～椿間開業</li> <li>7月 ・紀勢中線 勝浦～下里間開業</li> <li>10月 ・大阪市営 梅田(仮)～梅田間高速軌道開業</li> <li>・大阪市営 心斎橋～難波間高速軌道開業</li> </ul>	昭和15年 (1940)	<ul style="list-style-type: none"> <li>2月 ・関西急行電鉄(名古屋・桑名)は参宮急行電鉄に合併</li> <li>7月 ・阪神急行電鉄 西灘～上筒井間軌道廃止</li> <li>8月 ・紀勢西線 江住～串本間、紀勢中線新宮～木ノ本間開業(紀勢西線和歌山～紀伊木ノ本間全通)</li> <li>10月 ・山陽電鉄 飾磨～夢前川間開業</li> <li>12月 ・阪和電鉄は南海鉄道に合併</li> <li>・山陽電鉄 夢前川～(仮)日鉄前(広畑)間鉄道開業</li> </ul>
昭和11年 (1936)	<ul style="list-style-type: none"> <li>3月 ・阪神電鉄 神戸(三ノ宮)～元町間開業</li> <li>4月 ・阪神急行電鉄 西灘～神戸(三ノ宮)間開業</li> <li>9月 ・伊勢電気鉄道(桑名～大神宮前間、伊勢若松～伊勢神戸間86.6キロ)は参宮急行電鉄に合併</li> <li>10月 ・紀勢西線 椿～周参見間開業</li> <li>12月 ・三木電鉄(神電)鈴蘭台～広野ゴルフ場前間開業</li> </ul>	昭和16年 (1941)	<ul style="list-style-type: none"> <li>3月 ・参宮急行電鉄は大阪電気軌道と合併し、関西急行電鉄と改称</li> <li>4月 ・山陽電鉄 日鉄前(仮)(広畑)～電鉄天満間開業</li> <li>5月 ・西成線 大阪～桜島間電化 電車運転</li> <li>7月 ・山陽電鉄 電鉄天満～網干間開業</li> <li>12月 ・和歌山鉄道(東和歌山～貴志)電化</li> </ul>
昭和12年 (1937)	<ul style="list-style-type: none"> <li>5月 ・東海道本線東灘～山陽本線兵庫間4複線化</li> <li>10月 ・東海道本線 京都～吹田間電化 { 京都～明石間電車運転開始</li> <li>・東海道本線 大阪～塚本間4複線化</li> <li>12月 ・三木電鉄(神電)広野ゴルフ場前～三木東口(三木上ノ丸)間開業</li> </ul>	昭和17年 (1942)	<ul style="list-style-type: none"> <li>3月 ・京都電燈の鉄道・軌道を京福電鉄に譲渡</li> <li>・加太電鉄は南海鉄道に合併</li> <li>5月 ・大阪市営 大国町～花園町間高速軌道開業</li> <li>9月 ・三国芦原電鉄、鞍馬電鉄は京福電鉄に合併</li> <li>10月 ・関西急行鉄道の軌道の部分を鉄道に切替える。</li> </ul>
昭和13年 (1938)	<ul style="list-style-type: none"> <li>1月 ・三木電鉄(神電)三木東口～三木福有橋間開業(電鉄三木)</li> <li>2月 ・大阪電気軌道 桜井～初瀬間鉄道廃止</li> <li>4月 ・大阪市営 難波～天王寺間高速軌道開業</li> <li>5月 ・紀勢中線 新宮～三輪崎間線路変更</li> <li>9月 ・紀勢西線周参見～江住間開業</li> <li>・山陽本線 兵庫～鷹取間5複線化</li> <li>12月 ・東海道本線 京都～梅小路間4複線化</li> </ul>	昭和18年 (1943)	<ul style="list-style-type: none"> <li>2月 ・大阪鉄道(阿部野橋～橿原神宮駅間、古市～河内長野間、道明寺～柏原間)は関西急行鉄道に合併</li> <li>7月 ・国鉄有馬線 三田～有馬間休止</li> <li>10月 ・京阪電鉄は阪神急行電鉄に合併し、京阪神急行電鉄と改称</li> <li>・国鉄信楽線 貴生川～信楽間休止</li> <li>11月 ・国鉄西成線貨物支線安治川口～大阪北港間開業</li> <li>・阪神電鉄 武庫川～洲先間開業</li> </ul>
昭和14年 (1939)	<ul style="list-style-type: none"> <li>3月 ・阪神電鉄 梅田終点軌道開業</li> <li>5月 ・信貴生駒電鉄 私市～枚方東口間鉄道を交野電鉄に譲渡(現京阪交野線)</li> <li>7月 ・大阪電気軌道 八木西口～橿原神宮駅軌道を鉄道に変更</li> <li>10月 ・国鉄片町線 放出～関西線八尾間貨物線開業</li> </ul>		

この表は文献12)より作成

表 5・31 昭和前期（昭和 20 年迄）の大阪地区（京阪神地域）の鉄道

その 4

年 月	鉄 道 開 業 線	年 月	鉄 道 開 業 線
昭和19年 (1944)			
2 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 男山鉄道 八幡口～男山間鋼索鉄道全線廃止</li> <li>・ 愛宕山鉄道 清滝川～愛宕間鋼索鉄道全線廃止</li> <li>・ 信貴山急行電鉄 信貴山口～高安山，高安山～信貴山門間休止</li> </ul>		
4 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大和鉄道 田原本～桜井間廃止</li> <li>・ 阪堺電鉄の軌道を大阪市へ譲渡</li> <li>・ 南和電気鉄道（尺土～御所間），信貴山急行電鉄は関西急行鉄道に合併</li> </ul>		
5 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 南海鉄道 天王寺～東和歌山間，鳳～山手羽衣間を国鉄に譲渡，阪和線とする。</li> <li>・ 南海鉄道 淡輪（みさき公園）～多奈川間開業</li> </ul>		
6 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関西急行鉄道は南海鉄道と合流し、近畿日本鉄道と改称。</li> </ul>		
8 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関西本線 王寺～奈良間単線化，1 線を撤去。</li> <li>・ 阪神電鉄 武庫大橋～武庫川間軌道開業</li> </ul>		
10 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近畿日本鉄道 東松江～紀ノ川間開業（現南海）</li> </ul>		
11 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 阪神電鉄 武庫大橋～西宮間軌道開業</li> </ul>		
12 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東海道本線 膳所～京都間 3 線化</li> <li>・ 愛宕山鉄道 嵐山～清滝間全線廃止</li> </ul>		
昭和20年 (1945)			
5 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交野電気鉄道の鉄道を京阪神急行電鉄に譲渡。</li> </ul>		
12 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近畿日本鉄道 平端～法隆寺間休止</li> <li>・ 近畿日本鉄道 畝傍～橿原神宮駅間鉄道休止。</li> </ul>		

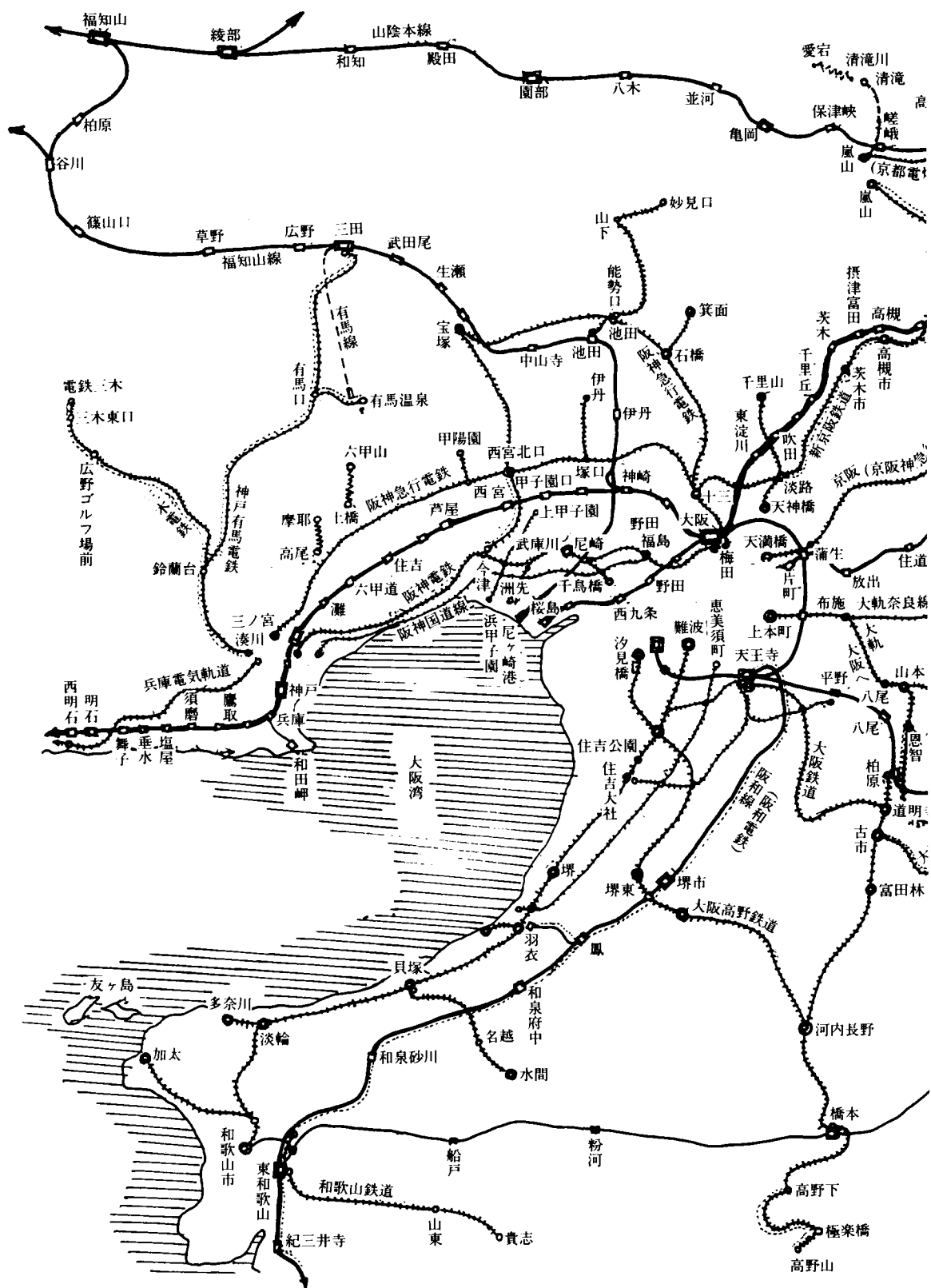
この表は文献 12) より作成

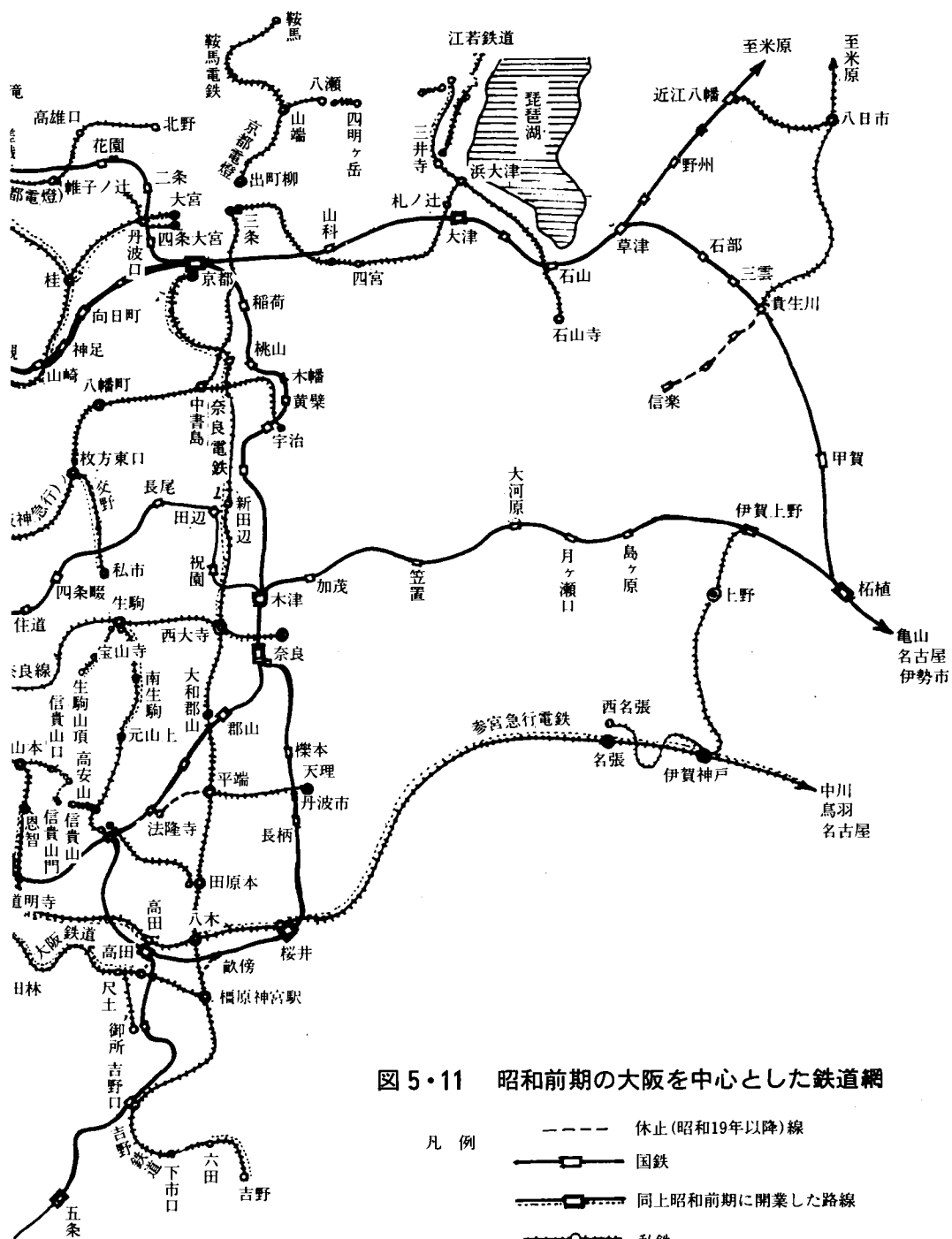
たものが多く、これらの鉄道の主なものを挙げると、京阪電鉄の新京阪線（天神橋・京阪京都〔現阪急大宮〕間1931年）奈良電鉄（現近鉄京都線・京都・西大寺間1928年）大軌参急<大阪電気軌道・参宮急行電鉄>（上本町・宇治山田間1931年）阪和電鉄（現国鉄阪和線 天王寺・東和歌山〔現・和歌山〕間1930年）等である。

これらの中で、東大阪地域に特に関係の深いものとしては、大阪電気軌道の恩智・高田間、さらにその以遠の伊賀、伊勢への延長と、山本～信貴山口間の開業、ならびに信貴山急行電鉄の信貴山口～高安山間の鋼索鉄道および高安山～信貴山門間の鉄道開業である。これらの鉄道の開通によって、大阪より中部大和・伊賀・伊勢方面への旅行が安易になり、山間部を貫く鉄道ではあるが、国鉄の汽車と異なって媒煙に悩まされることなく快適な旅行を楽しめることは大きな変革であった。また信貴山の霊場も大阪平野から直接の交通機関で登山出来るようになり、早く楽しく信貴山詣りが出来、大阪の信者達や行楽客に福音となった。また、山本～信貴山口付近は交通が便となり、当地の丘陵部に良質の住宅地を提供することとなった。

以上のように、昭和前期の鉄道の整備は、国鉄・私鉄を問わず、幹線から支線へと充実され、電車化によるスピード向上、輸送力増加へと、その着目点が変化し、大阪市内では、市営の高速軌道（地下鉄）の建設が着手され、我が国2番目の地下鉄として、最新鋭の設備をもった豪華地下鉄が出現し、大阪市の威勢を示したものであった。しかし、日華事変も次第に進展し、戦時色濃厚となって来た昭和13年8月1日（1938）に「陸上交通事業調整法」が施行され“各地に乱立、競合して互いに経営が苦しくなっている私鉄やバス事業者の統合整理によって、資本・経費の無駄を排除して合理化を促進させることになった。

文献7)によると調整法は地方鉄道・軌道・自動車運輸の各事業を対象とし、交通事業調整委員会の意見を徴して調整の必要な区域が決定されると、同委員会の意見に基づいき合併、譲渡・運輸協定が主務大臣から経営者に勧告又は命令されるという制度であった。法律の公布後さっそく調整委員会が発足し、調整の必要な区域として東京付近のほか、大阪付近、富山県、香川県、福岡県があげられ、





調整委員会で審議がなされた。しかし、大阪付近では調整委員会の審議には及ばずに自主的な合併、買収等が行われた。第2次世界大戦に突入する昭和16年（1941）頃から私鉄の輸送需要は増大の一途をたどり、経営的にも多少好転したが、先に述べた如く、重要資材は統制となり、新線建設や改良工事は軍事上緊急を要するもの以外はすべて中止され、また、多数の私鉄が戦時輸送上から国鉄に買収された。私鉄の企業整備や地域別の私鉄・バスの統合は、国家総動員法に基づく陸運統制令により、政府の強力な指導で全国的に推進された。陸運統制令とは、昭和15年（1940）に制定されたもので、最初は貨物輸送について若干の規制を定めていただけであったが、1941年に改正され、政府による私鉄の施設管理、使用、収用や、旅客専業私鉄に対する貨物輸送命令、事業譲渡、または会社合併の命令、不要不急線の休廃止命令等が出来るようになるものであった。この結果、大阪地区では、京阪と阪急の合併による京阪神急行電鉄、南海と関西急行との合併により近畿日本鉄道が出現した。また各地にあった観光路線である支線や鋼索鉄道が重要物輸送外路線として、全面的に休廃止を命ぜられ、その金属資材は供出させられた。

一方運賃においても、文献12)によると昭和13年4月1日（1938）からは「支那事变特別税法」の公布によって、乗車区間が3等50km未満の場合を除き、通行税が加算されることとなった。さらに昭和15年4月（1940）には税率が引き上げられ、昭和17年4月（1942）からは所定賃率内に含まれることになった。このように戦時下の交通は軍事関係の輸送に重点をおき、また軍需工場への産業戦士の通勤輸送に重点を置くと言った政府の強い管理のもとで、乏しい資材の中、青壮年男子職員が少なくなり、女子徴用者を主体に輸送業務を遂行して来た。なほ、私鉄や公営鉄道が兼業とした配電事業は、昭和14年（1939）に電力国家管理令により発送電部門の統合が行われ、さらに昭和16年8月（1941）に配電統制令によって配電部門も地域的に統合され、全国9配電会社が設立されて、電鉄と配電事業の関係は切られ、従来の事業者は配電会社の出資者として参加するのみとなった。



#### 5・3・4 現在の鉄道網（戦後・現在）

京阪神圏の鉄道は終戦前後の阪神地区の大空襲により多大の戦火を受け。復旧のめども付かないまま敗戦となり、罹災を免れた数少ない車両で戦後の混乱期の輸送を行ったが、皆無に等しい資材のやりくりによつての車両、施設の整備は充分とはゆかず、事故や故障が多発し、輸送の混乱を誘発していた。

また戦後の輸送は占領軍の支配下に置かれ、連合軍の輸送が最優先にされ、国鉄・私鉄の運行にも色々と関与されるに至った。

都市交通を担っている私鉄は戦災によって多くの車両を失い、輸送力は著しく減少し、連日の満員旅客の輸送に、車両の整備は追い付かず、故障の続出といった状態であった。一方、国内産業は疲弊し、基幹産業も確立されないまま厳しいインフレの嵐と、労働攻勢によって、私鉄の復興は遅々として進まず、経営はますます困難を極め、無配会社が続出する結果となった。従つて、\*国鉄・私鉄は一挙に、2.5～3.0倍の運賃値上げを昭和21年3月(1946)に強行し、続いて同22年3月(1947)に1.5倍、同年7月に1.5～3.5倍、同23年7月(1948)に2.55～3.5倍と運賃改訂を行ったが、経費の上昇がこれを上回り、大手私鉄に対しても苦難な時期となった\*。（\*～\*は文献7）による。）

このような苦難の中で、戦時中、陸運統制令によって、半強制的に合併した私鉄は、元の企業の持つ特性が夫々異なるため、早期復興と発展を考え、再編成し、沿線地域に合った企業とする方が得策であり、また占領軍の独占禁止政策に乗った経営民主化の一環とも成るとして、旧私鉄の独立気運が高まった。

その結果、大阪では、近畿日本鉄道が旧南海線を分離して独立させて南海電鉄とし、京阪神急行電鉄は、旧京阪の路線を分離し京阪電鉄とした。

日本経済も昭和25年(1950)の朝鮮動乱以降、次第に上昇し、工業生産も順調に延び始め、やっと明るさが出始め、鉄道においても、復興工事のみでなく建設作業が現れ始め、表5・32「現在の大阪地区の鉄道」にもその傾向が見られる。

即ち、昭和25年(1950)片町線の四条駅～長尾間の電化工事を始として、大阪市交通局の地下鉄延伸、国鉄貨物線のバイパス建設、ヤードの拡張、改良工事その他、複線化、複々線化等の工事が、国鉄・公営鉄道・私鉄で盛んに計画され、

建設を始めるようになって来た。この表からも判るように、戦後の鉄道の建設工事は、昭和50年頃までは、新線建設よりも、輸送力強増工事に努め、大都市圏内の都市間交通の緩和と近代化に努めて来た。一方大都市内の交通として、都市高速鉄道網の充実を計る（地下鉄網の整備と路面電車の廃止）よう推進して来た。しかし、昭和45年（1970）以降は、大都市に集中した人々は、可住地として、近郊周辺都市に広がってゆき、これの輸送手段として、鉄道、モノレール等の建設によって、より緻密な輸送サービスが必要となって、都市部と結ぶ新線や、衛星都市相互間を結ぶ路線の建設が進められつつある。

現在の鉄道網について、貨物専用線を除く、大阪を中心とした鉄道網を図5・12に示す。また昭和39年（1964）には、大都市間交通として超高速鉄道（新幹線）が東京・大阪間に出現し、世界の鉄道史上、大きな意義を与えた。

このような大都市圏の交通網の整備を推進するため、大都市圏毎に都市交通審議会を設置し、夫々の地域性を生かした交通政策を審議し、適切な交通政策を答申し、これの実施に関係各所が盡力することとなった。

現在建設中の鉄道路線（モノレールも含む）は、昭和46年（1971）の13号答申に基づくものである。“13号答申”の内容に付いては、表5・33と図5・13に示す通りである。この内東大阪地区にかかるものは、次の通りである。

- 1) 大阪市営高速軌道2号線（地下鉄谷町線）の北東への延伸（東梅田～天六～都島～大日～高槻付近）（図内記号S4）
- 2) 京阪本線の線増（守口市～寝屋川信号所～交野付近）（図内記号P5）
- 3) 第2京阪国道線の新設（本町・谷町4丁目・野江・交野付近）（図内記号S5）
- 4) 片町線の複線化（四条畷～長尾～田辺）（図内記号P2）
- 5) 大阪市営高速軌道4号線（地下鉄中央線）の延伸（深江橋～長田～石切～生駒～新田辺）（図内記号S6）
- 6) 大阪市営高速軌道5号線（地下鉄千日前線）の延伸（深江～巽大地～弥刀～河内山本）（図内記号P7）
- 7) 国鉄環状線として城東貨物線を一線増して旅客運転を行う。

表 5・32 現在（昭和21年以降）の大阪地区（京阪神地域）の鉄道

（その1）

月 日	鉄 道 開 業 線	年 月	鉄 道 開 業 線
昭和21年 (1946) 1 月	・近江鉄道 新八日市～八日市間開業	昭和27年 (1952) 2 月	・近畿日本鉄道 平端～法隆寺間、畝傍～橿原神宮駅間鉄道廃止
昭和22年 (1947) 1 月	・三木電気鉄道は神戸有馬電鉄に合併し、神戸有三木電気鉄道と改称 ・江若鉄道 浜大津～膳所間開業（国鉄貨物線共同使用）	4 月	・神戸電鉄 小野～栗生間鉄道開業
6 月	・近畿日本鉄道 難波～和歌山間，天下茶屋～天王寺間，羽衣～高師浜間，南淡輪～多奈川間，紀ノ川～東松江間，和歌山口～加太間，和歌山市～国鉄分用点間，汐見橋～高野下間，妻～紀ノ川口間の鉄道，恵美須～浜寺駅前，病院～大浜海岸間，天王寺駅前～住吉公園間，今池～平野間の軌道を高野山電気鉄道へ譲渡し、南海電気鉄道と改称。	9 月	・関西本線 竜華操車場～阪和線杉本町間貨物線電化開業
7 月	・信楽線 貴生川～信楽間営業復活	10 月	・大阪市営 昭和町～西田辺間高速軌道開業
昭和23年 (1948) 8 月	・近江鉄道 八日市～御園間鉄道休止	昭和28年 (1953) 9 月	・大阪市営 大阪市内無軌道電車新規開業
12 月	・大和鉄道 改軌（1067→1435），電化	昭和29年 (1954) 4 月	・城東線 天王寺～寺田町間複線化
昭和24年 (1949) 4 月	・神戸三木電鉄は神戸電気鉄道と改称	昭和30年 (1955) 1 月	・片町線 鴨野～片町間複線化
12 月	・京阪神急行電鉄 枚方東口～私市間，天満橋～三条間，中書島～宇治間，三条～浜大津間，石山寺～坂本間を京阪電気鉄道に譲度。	2 月	・東海道本線 宮原操車場～大阪間4線化
昭和25年 (1950) 12 月	・片町線 四条畷～長尾間電化	7 月	・南海電鉄 和歌山市～北島間鉄道廃止
昭和26年 (1951) 12 月	・大阪市営 天王寺～昭和町間高速軌道開業 ・神戸電鉄 三木福有橋～小野間開業	12 月	・東海道本線 草津～石山間上り線線路変更 ・京阪電鉄 八幡口～男山間鋼索鉄道新規開業
		昭和31年 (1956) 3 月	・関西本線貨物支線 浪速～大阪東港間開通 ・紀勢西線 紀伊木本（現熊野市）～新鹿間開業 ・南海電鉄 和歌山市～和歌山港（久保町～和歌山港間は県より借入）間開業 ・大阪市営 花園町～岸ノ里間高速軌道開業 ・関西本線 新鹿背山トンネル完成，加茂～木津間線路変更

表 5・32 現在（昭和21年以降）の大阪地区（京阪神地域）の鉄道

（その2）

年月	鉄 道 開 業 線	年月	鉄 道 開 業 線
昭和31年 (1956) 11月	・東海道本線 関ヶ原～米原電車運転開始 米原～京都間電化，東海道本線米原～大阪間，大阪～宮原操車場間回送線（塚口経由を含む）及び大阪～鷹取間電気機関車運転開始 米原～大阪間 電車運転開始（東海道本線全線電化完成）	昭和35年 (1960) 4月	・阪神電鉄 東浜～高洲間軌道廃止 ・能勢電気軌道 黒川～山上間鋼索鉄道新規開業
12月	・近畿日本鉄道 上本町～布施間複々線化	7月	・大阪市営 西田辺～我孫子間高速軌道開業
昭和32年 (1957) 1月	・鞍馬寺経営山門～多宝塔間鋼索鉄道新規開業 ・紀勢東線尾鷲～九鬼間開業	昭和36年 (1961) 2月	・関西本線 法隆寺～王寺間複線化
3月	・山陽本線貨物支線 姫路～姫路市場間開業	3月	・ " 郡山～法隆寺間複線化 ・ " 奈良～郡山間複線化
9月	・東海道本線 茨木～東淀川間6線，東淀川～宮原操車場間4線化	4月	・赤穂線 相生～播州赤穂間電化 ・西成線 西九条～関西本線天王寺間複線化電化開業
11月	・和歌山鉄道，和歌山電気軌道を合併	7月	・城東線天王寺～大阪，西成線大阪～西九条とを合併し、大阪環状線とする。 西成線西九条～桜島間を桜島線とする。
昭和33年 (1958) 4月	・山陽本線 鷹取～姫路間電化，西明石～姫路間電車運転開始 ・紀勢東線九鬼～三木里間開業	8月	・和歌山線 和歌山第1信号所～紀勢本線東和歌山（和歌山）間短絡線使用開始
5月	・大阪市営 岸ノ里～玉出間高速軌道開業	10月	・京都市営 京都市内狭軌線軌道全廃止
9月	・京福電気鉄道 北野～白梅町間軌道廃止	11月	・大和鉄道は信貴生駒電鉄に合併 ・和歌山電気軌道は南海電鉄に合併
昭和34年 (1959) 2月	・京阪神急行電鉄 梅田～十三間3複線化	12月	・大阪市営 大阪港～弁天町間高速軌道開業
7月	・紀勢東線 三木里～紀勢西線新鹿間開業 紀勢本線亀山～和歌山間全通 参宮線 相可口（多気）～鳥羽	昭和37年 (1962) 12月	・阪神電鉄 出屋敷～高洲間軌道廃止
9月	・山陽本線 姫路～上郡間電化，電車運転開始	昭和38年 (1963) 4月	・京阪電鉄 天満橋～淀屋橋間開業
11月	・近畿日本鉄道名古屋線改軌（1067 → 1435）	6月	・京阪神急行電鉄京都線 大宮～河原町間開業
12月	・南海電鉄 妻信号所～紀ノ川口間鉄道廃止	8月	・京阪神急行電鉄千里山線 千里山～新千里（現・南千里）間開業
		10月	・奈良電気鉄道は近畿日本鉄道に合併

表 5・32 現在(昭和21年以降)の大阪地区(京阪神地域)の鉄道

(その3)

年月	鉄 道 開 業 線	年月	鉄 道 開 業 線
昭和39年 (1964)		9 月	・ 紀勢本線 藤並～紀伊宮原間複線化 ・ 紀勢本線 紀伊宮原～箕島間複線化 ・ 大阪市営 谷町4丁目～森ノ宮間高速軌道 開業
3 月	・ 大阪環状線 大阪～福島間複線化	昭和43年 (1968)	
5 月	・ 阪神電鉄 千鳥橋～西九条間開業	3 月	・ 紀勢本線 湯浅～藤並間複線化 ・ 大阪環状線 天王寺～今宮間複線化 ・ 紀勢本線 箕島～初島間複線化
6 月	・ 紀勢本線 紀三井寺～東和歌山(和歌山)間 開業	4 月	・ 山陽電鉄 兵庫～西代間軌道廃止 ・ 神戸高速 西代～三ノ宮間 高速神戸～元町間 } 鉄道開業 湊川～新開地間 }
9 月	・ 大阪市営 梅田～新大阪間高速軌道開業 ・ 近江鉄道 新八日市～御園間鉄道廃止	7 月	・ 大阪市営 森ノ宮～深江橋間高速軌道開業
10 月	・ 東海道新幹線 東京～新大阪間使用開始 ・ 大阪市営 弁天町～本町間高速軌道開業 ・ 近畿日本鉄道 伊賀神戸～西名張間鉄道廃 止	9 月	・ 紀勢本線 稲原～和佐間複線化 ・ 紀勢本線 岩代～切目間複線化 ・ 山陰本線 綾部～石原間複線化 ・ 紀勢本線 御坊～紀伊内原間複線化 ・ 紀勢本線 紀伊内原～紀伊由良間複線化
11 月	・ 紀勢本線 海南～紀三井寺間複線化 ・ 関西本線貨物支線 百済、百済市場間開業	12 月	・ 大阪市営 谷町4丁目～天王寺間高速軌道 開業
昭和40年 (1965)		昭和44年 (1969)	
3 月	・ 関西本線貨物支線 八尾～杉本町間開業 ・ 大阪環状線 野田～西九条間3線化 ・ 山陽本線 鷹取～西明石間4線化	2 月	・ 片町線 四条巖～住道間複線化
4 月	・ 三重電気鉄道は近畿日本鉄道に合併	3 月	・ 片町線 住道～徳庵間複線化 ・ 片町線 徳庵～放出間複線化
10 月	・ 大阪市営 西梅田～大國町間高速軌道開業	4 月	・ 大阪市営 大阪市内路面軌道全線廃止 ・ 大阪市営 野田阪神～桜川間高速軌道開業
昭和41年 (1966)		7 月	・ 大阪市営 谷町九丁目～今里間高速軌道開業
10 月	・ 淡路交通 洲本～福良間鉄道線廃止	9 月	・ 大阪市営 今里～新深江間高速軌道開業 ・ 東海道本線貨物支線 吹田操車場～梅田間 電化
11 月	・ 紀勢本線 冷水浦～海南間複線化	10 月	・ 京都市営 市内無軌道電車全線廃止
12 月	・ 南海電鉄 東松江～北島間鉄道廃止	11 月	・ 江若鉄道 浜大津～近江今津間全線廃止 ・ 阪神電鉄 西宮～武庫川大橋間軌道廃止
昭和42年 (1967)		12 月	・ 大阪市営 本町～谷町4丁目間、天神橋筋 6丁目～動物園前間高速軌道開業 ・ 阪神電鉄 西灘～東神戸間軌道廃止 ・ 近畿日本鉄道 宇治山田～五十鈴川間開業
2 月	・ 紀勢本線 南広～紀伊湯浅間複線化		
3 月	・ 京阪神急行電鉄 南千里～北千里間開業 ・ 紀勢本線 下津～加茂郷間複線化 ・ 紀勢本線 初島～下津間複線化 ・ 紀勢本線 紀伊由良～南広間複線化 ・ 紀勢本線 加茂郷～冷水浦間複線化 ・ 大阪市営 東梅田～谷町4丁目間高速軌道 開業		

表 5・32 現在(昭和21年以降)の大阪地区(京阪神地域)の鉄道

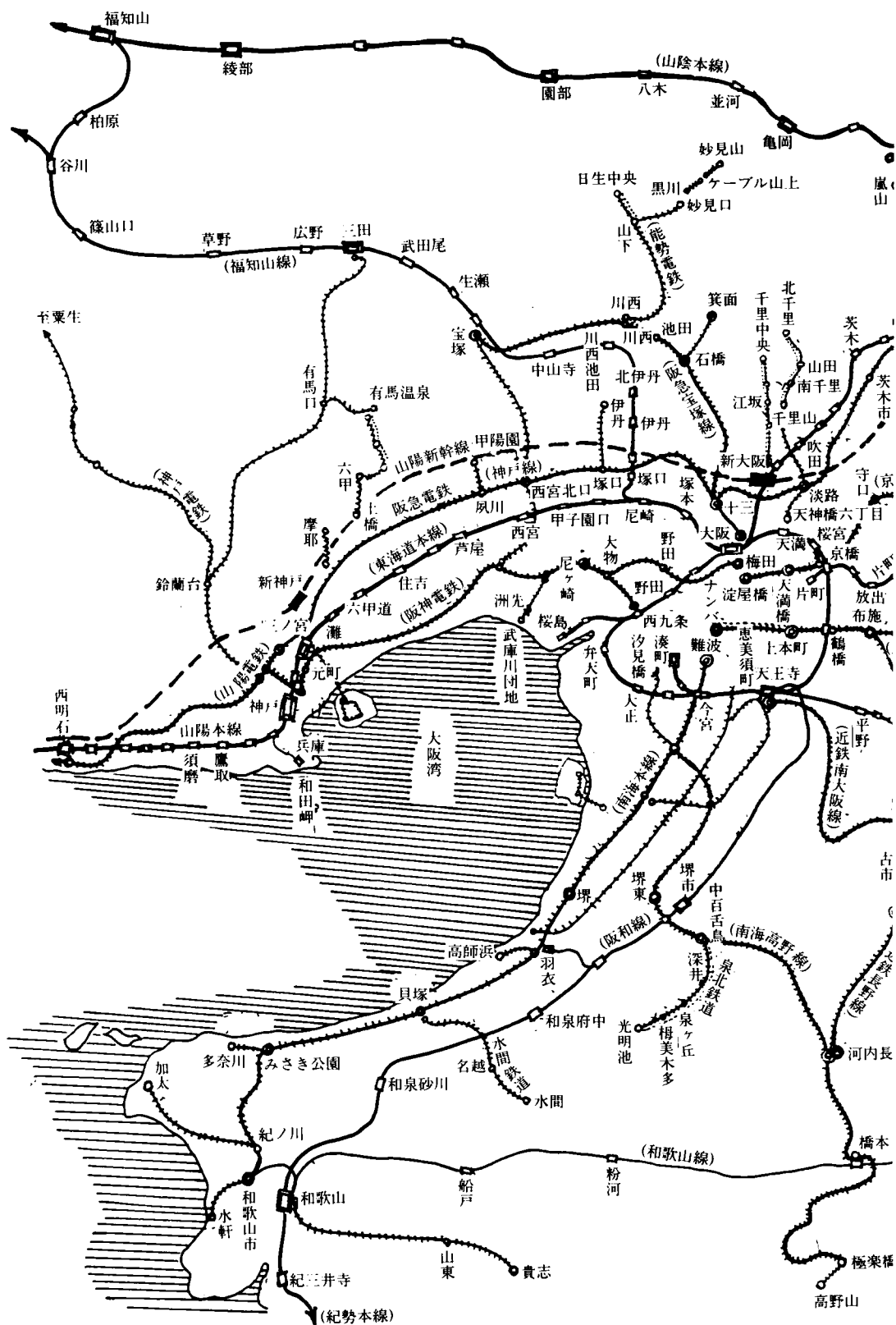
(その4)

年月	鉄 道 開 業 線	年月	鉄 道 開 業 線
昭和45年 (1970) 2 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東海道本線 山科～京都間4線化</li> <li>・大阪急行電鉄 江坂～万博中央口間新規開業</li> <li>・大阪市営 新大阪～江坂間高速軌道開業</li> <li>・近畿日本鉄道志摩線改軌(1067→1435)</li> <li>・近畿日本鉄道 五十鈴川～鳥羽間開業</li> <li>・大阪市営 桜川～谷町9丁目間高速軌道開業</li> <li>・日本万国博覧会協会 場内循環踏切式鉄道新規開業</li> <li>・近畿日本鉄道 上本町～難波間開業</li> <li>・大阪市営の大阪市内無軌電車全線廃止</li> <li>・日本万博協会場内循環踏切式鉄道廃止</li> <li>・北大阪急行電鉄 千里中央～万博中央口間鉄道廃止</li> <li>・紀勢本線 南部～岩代間複線化</li> <li>・京阪電鉄 天満橋～野江間高架複々線化</li> </ul>	昭和49年 (1974) 3 月	・南海電鉄 河内長野～三日市間複線化
		5 月	・大阪市営 都島～東梅田間高速軌道開業
		昭和50年 (1975) 8 月	・六甲鋼索鉄道は摩耶鋼索鉄道と合併
		昭和51年 (1976) 9 月	・京阪電鉄 守口市～門真市間複々線化
		昭和52年 (1977) 3 月	・神戸市営 名谷～新長田間高速鉄道新規開業
3 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪市営 桜川～谷町9丁目間高速軌道開業</li> <li>・日本万国博覧会協会 場内循環踏切式鉄道新規開業</li> <li>・近畿日本鉄道 上本町～難波間開業</li> <li>・大阪市営の大阪市内無軌電車全線廃止</li> <li>・日本万博協会場内循環踏切式鉄道廃止</li> <li>・北大阪急行電鉄 千里中央～万博中央口間鉄道廃止</li> <li>・紀勢本線 南部～岩代間複線化</li> <li>・京阪電鉄 天満橋～野江間高架複々線化</li> </ul>	4 月	・大阪市営 守口～都島間高速軌道開業
6 月		・能勢電鉄 平野～山下間複線化	
9 月		8 月	・大阪府都市開発 榊美木多～光明池間開業
11 月		昭和53年 (1978) 12 月	・能勢電鉄 山下～日生中央間開業
		昭和54年 (1979) 4 月	・京阪電鉄 土居～守口市間複々線化
昭和46年 (1971) 3 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南海電鉄(和歌山県から借入) 築港町～水軒間鉄道開業</li> <li>・神戸市営の神戸市内軌道全線廃止</li> <li>・南海電鉄の和歌山市内軌道全線廃止</li> <li>・大阪府都市開発 中百舌鳥～泉ヶ丘間鉄道新規開業</li> </ul>	5 月	・南海電鉄 高野線天見～紀見峠間複線化
		9 月	・福知山線 塚口～北伊丹間複線化
4 月		10 月	・片町線 四条畷～長尾間複線化
		11 月	・神戸電鉄粟生線 貝津信号所～押部谷複線化
		昭和55年 (1980) 3 月	・京阪電鉄 門真市～寝屋川信号所間複々線化
昭和47年 (1972) 3 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山陽新幹線 新大阪～岡山間使用</li> <li>・京阪電鉄 交野線宮之坂～交野間複線化</li> <li>・大阪市営 玉出～住之江公園間(四ツ橋線)高速軌道開業</li> </ul>	11 月	・大阪市営 天王寺～八尾南間開業(谷町線)
4 月		12 月	・南海電鉄及軌道線の阪界線上町線を阪堺電気軌道に譲渡
11 月			・福知山線 北伊丹～宝塚間複線化
昭和48年 (1973) 12 月	・大阪府都市開発 泉ヶ丘～榊美木多間開業		

表 5・32 現在（昭和 21 年以降）の大阪地区（京阪神地域）の鉄道

（その 5）

年月	鉄 道 開 業 線	年月	鉄 道 開 業 線
昭和56年 (1981) 2月	・神戸市営ポートアイランド線 三宮～ポートターミナル～中公園～南公 園間新種交通システム新規開業		
3月	・大阪市営 南港ポートタウン線 中埠頭～住之江公園間新種交通システム 新規開業		
5月	・京都市営 北大路～京都(駅)間高速鉄道新 規開業		
12月	・大阪市営 新深江～南巽間高速軌道開業 (千日前線)		
昭和57年 (1982) 3月	・京阪電鉄 土居～寝屋川信号所間高架複々 線化		
9月	・神戸電鉄 粟生線西鈴蘭台～藍那間複線		
昭和58年 (1983) 2月	・大阪市営 大日～守口(谷町線)高速軌道開 業		
6月	・神戸市営 新長田～大倉山(山手線)高速鉄 道開業 ・南海電鉄 千早口～天見間、紀見峠～御幸 辻間(高野線)複線化		
昭和59年 (1984) 3月	・南海電鉄 三田市～千早口間(高野線)複 線化		
昭和60年 (1985) 4月	・大阪市営 深江～長田間(中央線)高速軌 道開業		
6月	・神戸市営 学園都市～名谷間(西神線) , 大倉山～新神戸間(山手線) 高速鉄道開 業		





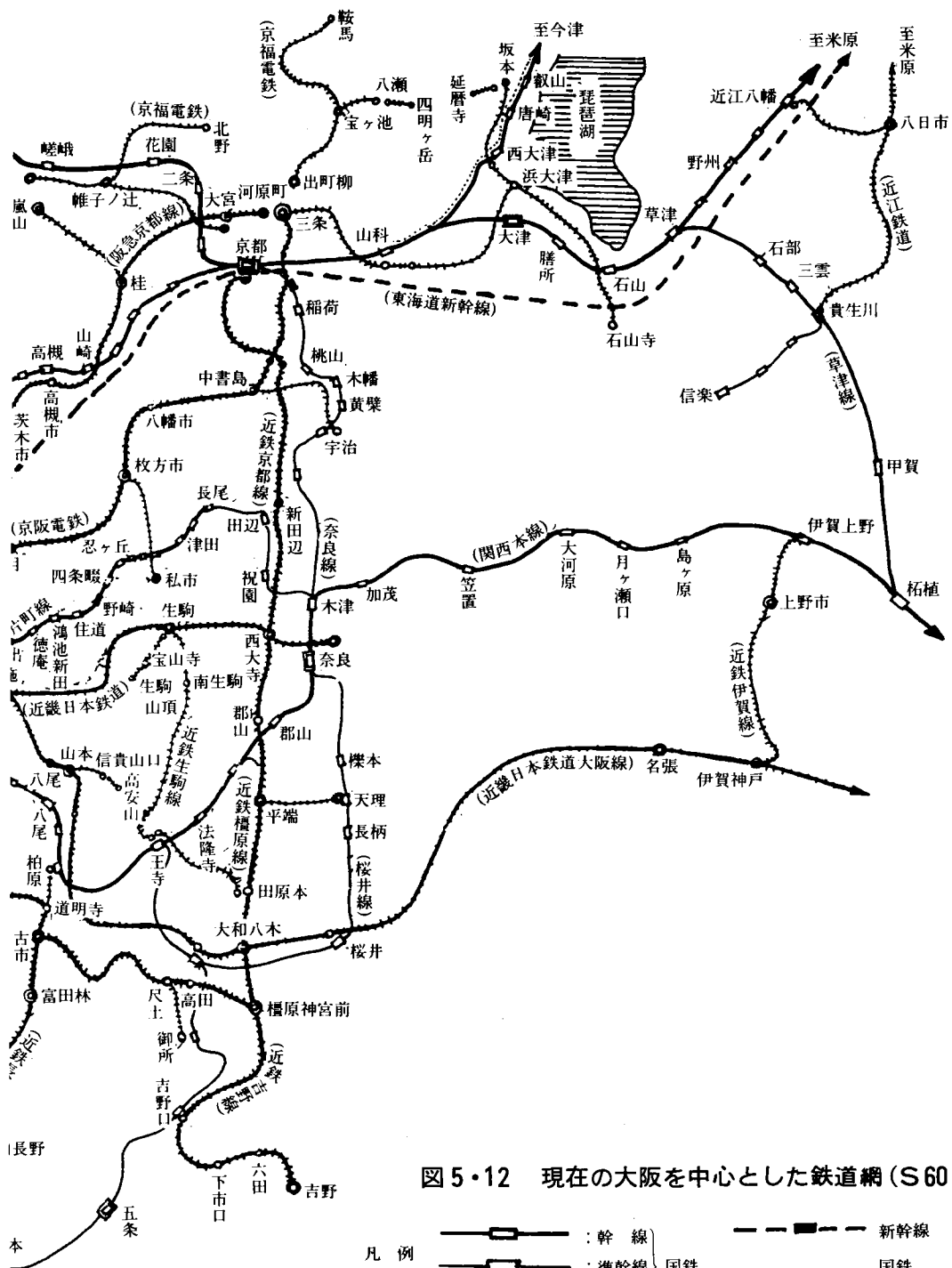


図 5・13 大阪圏の高速鉄道網整備基本計画 (答申13号)  
 { 都市交通審議会 }

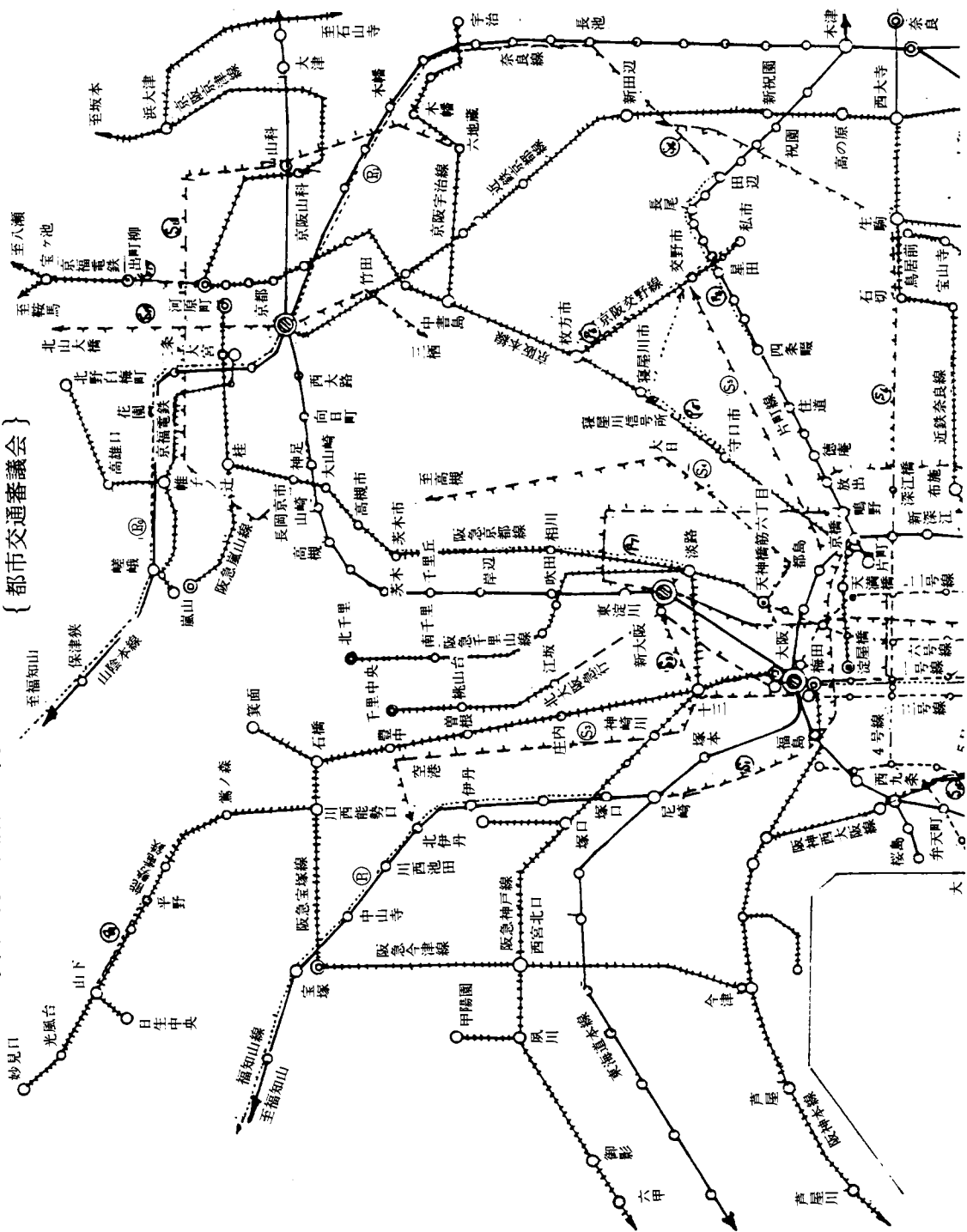




表 5・33 大阪圏の高速鉄道交通網整備増強に関する第13号答申

(その1. 大阪を中心)

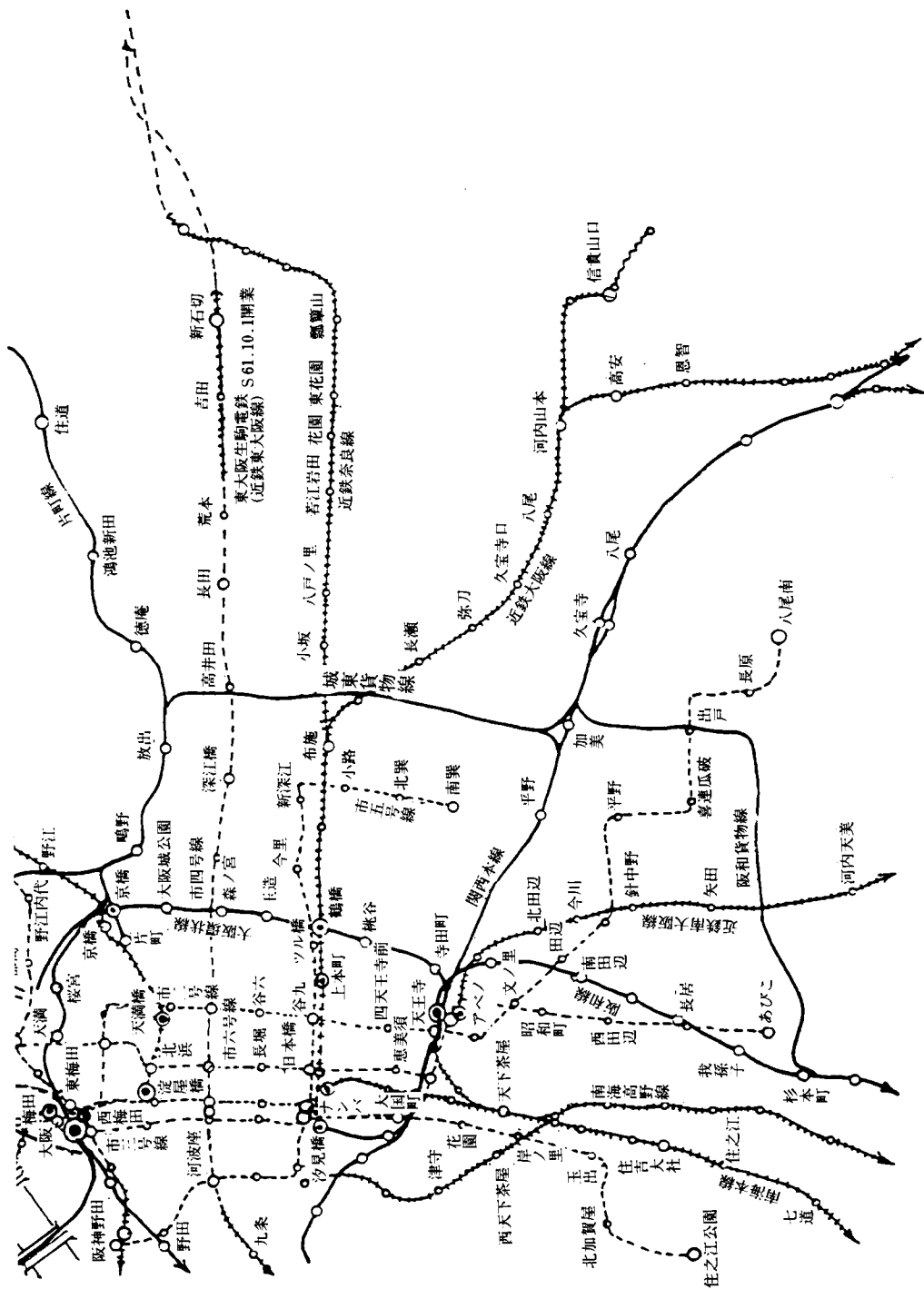
区分	路線名	区間	摘要
既設線	大阪市営1号線 (御堂筋線)	梅田～難波	(1) 併行線(3号, 6号線)への誘導を行って旅客の分散を計る。 (2) 御堂筋に別の地下輸送システムを導入(ミニ地下鉄等)する。
	国鉄 福知山線	P <sub>1</sub> 塚口～三田～丹南付近	1線増設(複線化)
	国鉄 片町線	P <sub>2</sub> 四条畷～長尾～田辺	"
	近鉄 長野線	P <sub>3</sub> 喜志～富田林	"
	南海 高野線	P <sub>4</sub> 河内長野～橋本	"
	京阪 京阪本線	P <sub>5</sub> 守口～寝屋川信号所 ～交野付近	2線増設(複々線化)
	京阪 交野線	P <sub>6</sub> 枚方市～私市	1線増設(複線化)
	阪急 京都本線	P <sub>7</sub> 淡路～茨木市	2線増設(複々線化)
	水間鉄道	P <sub>8</sub> 貝塚～水間	1線増設(複線化)
	能勢電気軌道	P <sub>9</sub> 平野～山下	"
新線 (線名は編者の仮名)	片福線(1)	S <sub>1</sub> 京橋～梅田付近 ～尼崎	国鉄片町線と福知山線を大阪市都心部を通じて直結することにより利用者を都心に直接導入することが出来る。
	大阪市営 高速3号線(2)	S <sub>2</sub> 西梅田～十三～ 空港～北伊丹	市営高速鉄道3号線を北西に延伸することにより利用者は直接都心に入る事が出来るため、梅田駅と1号線の混雑が緩和出来る。
	阪急 京都線(3)	S <sub>3</sub> 十三～新大阪～淡路	阪急京都本線の輸送需要の増加に対用すると共に、直接新大阪にて新幹線と連絡出来る。(淀川北部の住宅増加による輸送需要)
	大阪市営 高速2号線(4)	S <sub>4</sub> 東梅田～都島～ 大日～高槻付近	大阪府北東部の淀川南岸部の住宅増加による輸送需要に対処するもので1部京阪電鉄の混雑緩和ともなる。
	第2京阪 国道線(5)	S <sub>5</sub> 本町～谷町四丁目 ～野江～交野付近	大阪府北東部の輸送需要に対処するもので、京阪電鉄と国鉄片町線の輸送需要の動向とを勘案して建設すべき路線。
	大阪市営 高速4号線(6)	S <sub>6</sub> 深江橋～荒本 ～生駒～新田辺	大阪府東部と奈良北西部の住宅開発による輸送需要に対処するものである。
	大阪市営 高速5号線(7)	S <sub>7</sub> 新深江～巽大地～ 弥刀～河内山本付近	大阪府東南部の近鉄大阪線の輸送需要に対処するものである。
	大阪市営 高速2号線(8)	S <sub>8</sub> 天王寺～川辺～ 藤井寺付近	大阪市東住吉区の住宅開発の進展に対処するもので、阪神高速道路松原線の建設時に併設することが望ましい。
	大阪市営 高速6号線(9)	S <sub>9</sub> 動物園前～天下茶屋 ～杉本町～中百舌鳥	大阪市高速鉄道1号線の混雑の救済と堺市北部の輸送需要の増加に対処するものである。
	大阪市営 高速3号線(10)	S <sub>10</sub> 玉出～住之江～堺	大阪市高速鉄道3号線を堺で南海及び新路線(12)と連絡する。
	国鉄 阪和線(11)	S <sub>11</sub> 岸和田付近～鳳付近 ～松屋町～新大阪	大阪府南部の輸送需要の増加に対処し、国鉄阪和線の複々線化の機能を果すものである。
	堺東西線(12)	S <sub>12</sub> 中百舌鳥～ 三国ヶ丘～堺	堺市東部の輸送需要の増加と、堺市沿岸部事業所の増加により東西交通の整備を必要とするものである。
	泉北鉄道の延長線	S <sub>13</sub> 泉ヶ丘～光明池	泉北ニュータウンの建設進展に伴い必要となる。
	城東貨物線	S <sub>14</sub> 新大阪～放出 加美～杉本町一	貨物専用線の城東貨物線の複線化と旅客扱いにより、大阪市の都心業務地の拡大分散を図るため必要なものである。
	阪神 西大阪線	S <sub>15</sub> 西九条～九条～難波	阪神地域と大阪市都心との連絡ルートであり、大阪市高速鉄道1号線の混雑緩和にも寄与する。またこの線は難波で近鉄とも直結する。
	国鉄 山城短絡線	S <sub>16</sub> 長池～田辺	国鉄奈良線と片町線を短絡するもので、宇治、山城地方から大阪市方面に対する輸送需要に対処するものである。

表 5・33 大阪圏の高速鉄道交通網整備増強に関する第13号答申

(その2. 京都を中心とするもの)  
緊急を要するもの

区分	路線名	区 間	摘 要
京都を中心とする鉄道	国鉄既設線	山陰本線 (P <sub>10</sub> ) 京 都 ～ 園 部	1線増設(複線化)
		奈良線 (P <sub>11</sub> ) 京 都 ～ 長 池	"
		草津線 (P <sub>12</sub> ) 草 津 ～ 貴生川	需要動向をみて複線化
	新都市営線	烏丸線 (S <sub>17</sub> ) 北山橋～烏丸通り～竹田～三栖	京都市の都心部路面の混雑の緩和と洛南部の既設鉄道との連絡によって都心へのスムーズな輸送を確保する。
		東西線 (S <sub>18</sub> ) 六地藏～山科～御池通り～太秦～洛西N.～長岡	都心部の混雑緩和と東・西両ニュータウンから都市への乗入れで利便を計る。
		(京阪) 鴨川電鉄 (S <sub>19</sub> ) 三 条 ～ 出町柳	京阪電鉄と京福電鉄を結ぶもので、都心乗入れによって利便を計る。
新設をべき検討線	(第2 東海道)		山科～京都府南部～大阪府北東部～新大阪
	中央環状鉄道		豊中市新大阪>中央環状一堺
			大 正 ～ 鶴 町
	(空 港 線)		新関西空港の建設に当たってアクセスとして高速鉄道が必要である。
緊急に整備を必要とする区間	国鉄既設線	福知山線 塚 口 ～ 三田付近	1線増設(複線化)
		片町線 四 条 畷 ～ 長 尾	"
		近鉄長野線 喜 志 ～ 富田林	"
		南海高野線 河内長野 ～ 橋 本	"
	京阪既設線	京阪本線 守口～榎原1信号所～交野付近	2線増設(複々線化)
		交野線 枚方市 ～ 交 野	1線増設(複線化)
	新設線	片 福 線	京橋～梅田付近～尼崎
		大阪市営高速3号線の延伸	西 梅 田 ～ 十 三
		大阪市営高速2号線の延伸	東 梅 田 ～ 都 島 ～ 大 日
		大阪市営高速4号線の延伸	深江橋～荒本～生駒
		大阪市営高速5号線の延伸	新 深 江 ～ 巽 大 地
		大阪市営高速2号線の延伸	天 王 寺 ～ 川 辺
		大阪市営高速6号線の延伸	動物園前 ～ 天下茶屋
		大阪市営高速3号線の延伸	玉 出 ～ 住 之 江
		泉北鉄道延伸	泉 ケ 丘 ～ 光 明 池
		阪神電鉄西大阪線延伸	西 九 条 ～ 九 条
	京都市営線	北山大橋～烏丸通り～竹田	京都市内へ流入する通勤通学者の増加は路面交通の輸送効率を低下させることとなり輸送需要の多い当区間では路線バス輸送では困難となっている。
		鴨 川 電 鉄	京阪三条 ～ 出 町 柳
		大阪市営高速1号線代替	梅 田 ～ 難 波

図 5・14 昭和61年度東大阪地区の高速鉄道網



(新大阪～西吹田～放出～加美～杉本町) (図内記号 S 14)

8) 検討を要する路線として中央環状道路沿の路線

(豊中～千里中央～茨木～門真～荒本～久宝寺口～松原～堺)

以上 8 路線が挙げられるが、その後十年余りを過ぎた現在の昭和61年の東大阪地区の高速鉄道網は表5・34に見られるように、緊急を要する路線に付いては、可成りの進歩を見るに至っている。特に東大阪地区に関係のあるものとしては、次の通りである。

- 1) 大阪市営高速軌道 2 号線は東梅田～大日間は昭和58年 2 月(1983)に開業
- 2) 京阪本線の線増：京阪本線の寝屋川市までの複々線化は昭和57年 3 月(1982)に完了した。
- 3) 大阪市営高速軌道 4 号線は深江橋～長田間は昭和60年 4 月(1985)に開業し、相互乗り入れの近鉄東大阪線(旧東大阪生駒電鉄)の長田～生駒間は昭和61年10月 1 日(1986)に開業の予定で進められ、ほぼその諸工事は完了しつつある。

以上のように、東大阪地域で、鉄道路線の新規ルートを設置は、大軌の桜井線(国分線)布施～八尾間開業(1924)以来の60年ぶりの新線である。

東大阪地区の昭和61年現在の鉄道網を図示したものが図5・14である。

#### 5・4 鉄道建設費

鉄道建設費は 前節までの例から見ると、明治・大正・昭和初期においては、資本金によって、賄っていたが、現在は建設費が高く、資本金によって十分に補うことが出来ない。従って必然的に借入金によって、不足分を支出することになる。従って、建設費と資本金との差が次第に大きくなるにつれて、借入金が増大し、その金利負担が開業後の経営を大きく左右するものとなっている。

よって、明治、大正時代に建設された鉄道と、現在建設される鉄道の建設費の相異と、開業後の収支の影響の差を比べることとする。



#### 5・4・1 鉄道建設費の変化

鉄道建設費について、大阪を中心とした主な鉄道の新線建設費および、高架化、線増工事等について、明治初年度から現在に至る主な鉄道路線を、表5・35に挙げた。この表によると、明治・大正期の鉄道では、資本金は、鉄道建設費を上回るか、ほぼ等しい額となっており、借入金による負担が僅少である。ただこの中で大阪電気軌道のみが、資本金の2.7倍以上の建設費を投じているのが目立っている。また、この表には当時の白米10kgの標準代価を付しておいたが、今、明治38年に開業した阪神電鉄と、昭和61年に開業の近鉄東大阪線の1km当たりの建設費を比較すると、前者は86.4千円/km、後者は、10,116百万円/kmとなっており、約117,000倍である。このように、都市鉄道の建設費を比較して見ると、表5.36に挙げるように、戦前と戦後に大きな差があり、これは物価指数の相異によるものが大きい。即ち戦前の昭和6年頃では、白米10kg当たり、約2円20銭であったのが、戦後、昭和31年では約850円（表5.35より）で約386倍であり、鉄道建設費の倍率は、表5・36の⑥と⑧より、1,260倍となっている。しかし、戦後においても、昭和30年代、40年代は、鉄道建設費も昭和31年に対して、1～2倍程度であるが、昭和50年代になって急速に建設費は上昇し、4～8倍に、60年に入って更に高くなって、昭和30年代に比べて12～24倍と大きくなっている。これは、建設工事における施工上の附帯事項の複雑な社会情勢によるもので、これら鉄道の建設費の高騰は、鉄道網の整備を遅らせるものである。

#### 5・4・2 鉄道建設の採算性

鉄道経営が過去の歴史の中で優良企業として、多くの実業家によって事業化され、運営されて来て、立派な業績を残して来た。戦後各企業者は、戦災復興は勿論、さらに鉄道の整備に努力を注いだが、40年代後半から建設費高騰と、運賃の抑制によって、バランスが取り難くなり、最近では余り積極的に鉄道への投資を行うことは少なく、公営鉄道が僅かに延伸を進めているに過ぎない。従って、過去の採算性の高かった、理由として、次の事が考えられる。

- 1) 建設費に対して資本金比率が高く、建設費を充分まかなえる資本金を調達し得た。
- 2) 鉄道線路の構造が簡単で、今日のような社会要請がなく、また地価が、非常に安かった。従って建設コストが安い。
- 3) 運賃が一般物価に比べて、比較的高かった。

例えば、大阪鉄道の運賃を例にして見ると、天王寺・柏原間の運賃は、明治22年頃は0.09円、現在（昭和60年）は200円であるが、これを総合卸売物価指数（経済要覧 昭和60年版）によって換算する。〔昭和9～11年を100、昭和21年以降1〕

従って、0.09円の運賃は、昭和9～11年ベースでに考えると、 $0.09 \div 0.474^* = 0.19$ 円となり、更に、昭和21年ベースでは $0.19 \times 3.503 = 0.67$ 円であり、現在では60年では $0.67 \times 822.4^* = 551$ 円となり、総合卸売物価指数から見た明治35年の9銭の品物は、現在では、ほぼ551円の価値と考えられる。

従って、現行の200円の運賃と、明治22年の9銭の運賃とでは、価値感に相当の違いがある。（\*：文献14）167頁 総合卸売物価指数より）

以上の事から、現在の鉄道の採算性について、明治時代の鉄道の建設費と資本金比率をも考慮して、現行の鉄道建設収支をモデル計算して見ることにする。

今、10kmの鉄道新線を基本にして、次の条件下で試算することとした。

#### 1) 乗客一人当たりの平均運賃

大阪圏の鉄道一人平均乗車キロは、10.8km～19.0kmで平均13km程度と推定されるが、建設路線長を10kmとしているので、全線を乗車することとなるが、これを80%として一人一回の平均乗車キロを8kmとした。従って、公営交通運賃を適用して、一人平均運賃を230円とする。

#### 2) 年間の乗客数と運輸収入

- ・開業年度の全駅勢圏入口 $N_0 = 10$ 万人
- ・全駅勢圏入口の年間増加数 $N = 5$ 千人
- ・全駅勢圏入口当たりの鉄道利用率 $\alpha = 0.3$ （30%）

表 5・34 大阪圏高速鉄道網整備増強に関する答申中開業、もしくは施工中の路線

区分	路線名	区 間	着 工	完 成	備 考
既 設 線	国 福 知 山 線	塚 口 ～ 北 伊 丹		昭 54. 9. 27	5.4km 複 線 化
		北 伊 丹 ～ 宅 塚		昭 55. 12. 11	9.9km "
	片 町 線	四 条 巖 ～ 長 尾		昭 54. 10. 1	13.4km 複 線 化
	山 陰 線	京 都 ～ 園 部			35.8km "
	南 高 野 線	河内長野 ～ 三田市町	昭 47. 2. 29	昭 49. 3. 24	1.7km 複 線 化
		三田市町 ～ 千早口	昭 50. 3. 3	昭 59. 3. 6	3.6km "
		千早口 ～ 天見峠	昭 50. 3. 3	昭 58. 6. 5	1.7km "
		天見峠 ～ 紀見峠	昭 47. 9. 2	昭 54. 5. 26	3.7km "
		紀見峠 ～ 御幸辻	昭 48. 3. 31	昭 58. 6. 5	3.3km "
		御幸辻 ～ 橋本	昭 58. 3. 17	—	2.7km "
	京 交 野 線	中 宮 ～ 村 野		昭 46. 6. 6	1.3km 複 線 化
		野 崎 ～ 交 野		昭 47. 4. 2	1.9km "
		宮 之 坂 付 近	昭 51. 10. 25	昭 49. 12. 1	0.3km 複 線 高 架 化
新 設 線	大 阪 市 営 お よ び 乗 入 線	交 野 交 野 ～ 私 市		—	1.0km 複 線 化
		土 居 ～ 門 真 市	昭 47. 11. 28	昭 57. 3. 29	1.8km 複 々 線 化
		門 真 市 ～ 寝 屋 川 信 号 所	"	昭 55. 3. 16	2.8km "
		平 野 ～ 山 下		昭 52. 4. 24	3.0km 複 線 化
		東 梅 田 ～ 都 島		昭 49. 5. 29	3.1km
		都 島 ～ 守 口		昭 52. 4. 6	5.4km
新 設 線	大 阪 市 営 お よ び 乗 入 線	守 口 ～ 大 口		昭 58. 2. 8	1.8km
		天 王 寺 ～ 八 尾 南		昭 55. 11. 27	10.5km
		高 速 2 号 線 (谷 町 線)		昭 49. 5. 29	3.1km
		高 速 3 号 (四 ッ 橋 線)		昭 47. 11. 9	2.8km
		高 速 4 号 (中 央 線)	昭 54. 3. 16	昭 60. 4. 5	3.0km
		東 大 阪 生 駒 電 鉄		昭 61. 10. 1	10.3km { 昭 61. 4. 1 近 畿 日 本 鉄 道 に 合 併 }
	大 阪 高 速 鉄 道	高 速 5 号 (千 日 前 線)		昭 56. 12. 2	3.0km
		高 速 1 号 (御 堂 筋 線)	昭 55. 6. 11	(昭 62. 3. 31)	5.0km
		高 速 6 号 (堺 筋 線)	昭 57. 11. 18	(昭 61. 10. 31)	1.7km
		大 阪 空 港 ～ 千 里 中 央	昭 57. 11. 17	(昭 61. 3. 31)	7.0km 特 許 線
新 設 線	泉 北 鉄 道	千 里 中 央 ～ 南 茨 木			6.7km 一 次 施 工 線
		泉 ケ 丘 ～ 梅 ・ 美 木 多 梅 ・ 美 木 多 ～ 光 明 池		昭 48. 12. 7	2.4km
	鴨 川 電 鉄	三 条 ～ 丸 太 町	昭 51. 1. 30	(昭 64. 3. 31)	1.7km
		丸 太 町 ～ 出 町 柳			0.6km
新 設 線	京 都 市 営 烏 丸 線	北 山 ～ 北 大 路	昭 49. 11. 29	(昭 63. 3. 31)	1.5km
		北 大 路 ～ 京 都 都 田	昭 50. 4. 26	(昭 56. 5. 29)	6.6km
				(昭 63. 3. 31)	3.6km

完成の項の( )内は開業予定日。

表 5・35 大阪を中心とした鉄道路線の建設費（その1）

鉄道路線名	開業年	資本金	区 間	種 別	距 離	建設費	1km当りの建設費	白米10gの値段
東 海 道 本 線	1874 (M・7)	—	大 阪～神 戸	単 線 1部複線	33.1	4,313	130.3	0.42
〃	1877 (M・10)	—	大 阪～京 都	単	42.8	2,767	64.7	0.51
（大 津 線）	1880 (M・13)	—	京 都～大 津	単	16.1	695	43.2	0.70
阪 堺 鉄 道	1886 (M・19)	25	難 波～ 堺	単	9.7	360	37.1	0.53
東 海 道 本 線 （ 湖 東 ）	1886 (M・22)	—	馬場・米原・長浜	単	77.3	1,500	19.4	0.54
大 阪 鉄 道	1891 (M・24)	345	湊町・王寺<奈良 桜井	単	73.5	3,348	45.6	0.63
浪 速 鉄 道	1895 (M・28)	37.5	片 町～四条畷	単	13.3			0.94
奈 良 鉄 道	1896 (M・29)		京 都～奈 良	単	41.8	2,500	59.8	1.03
(河 内 鉄 道)	1897 (M・30)	(30)	(住道・八尾・柏原)	単	(12.9)	( 287)	(22.3)	1.12
南 海 鉄 道	1897 (M・30)	280	難 波～尼 崎 天王寺～住 吉	複・単	67.9	5,110	75.3	1.12
① 西 成 鉄 道	1898 (M・31)	110	大阪駅～安治川口	複	5.9	1,638	276.6	1.14
河 陽 鉄 道 (河 南 鉄 道)	1898 (M・31)	30	柏原・古市・富田林	単	10.6	435	41.1	1.14
京 都 鉄 道	1899 (M・32)	600	京 都～園 部	単	35.8	3,451	96.4	1.15
② 阪 神 電 鉄	1905 (M・38)	150	三 宮～出入橋	複	30.6	2,642	86.4	1.41
③ 京 阪 電 鉄	1910 (M・43)	700	天満橋～京 都 五 条	複	46.6	8,060	173.0	1.69
箕面有馬鉄道	1910 (M・43)	550	梅 田～宝 塚 石 橋～箕 面	複	24.9 40 28.9	2,850	98.6	1.69
④ 大 阪 電 気 軌 道	1914 (T・3)	300	上本町～奈 良	複	30.6	8,200	268.0	1.49
阪神急行電鉄	1920 (T・9)		梅 田～神 戸	複	30.3	4,000	132.0	1.81
大軌（畝傍線）	1923 (T・12)		西大寺～橿原神宮	複	23.8	4,390	184.5	3.08
阪急 高架複々線化	1926 (T・15)		梅 田～十 三	複々	2.4	4,550	1,895.9	3.20
⑤ 新 京 阪 電 鉄	1928 (S・3)	2,500	天神橋～四条大宮	複	42.4	21,230	500.7	2.75
大軌（桜井線）	1929 (S・4)		布 施～桜 井	複	35.7	9,380	262.8	2.53
⑥ 参 宮 急 行 電 鉄	1931 (S・6)	3,000	桜井～宇治山田	複・単	97.5	32,120	330.0	2.17
京 阪 高架複々線化	1933 (S・8)		浦 生～守 口	複 々	4.3	412	95.9	1.90
⑦ 大 軌 高 架 化	1937 (S・12)		鶴 橋～布 施	複	3.1	1,160	374.2	2.88
関西急行電鉄	1938 (S・13)	820	桑 名～名古屋	複・単	23.7			3.06
⑧ 近 鉄 複 々 線 化	1956 (S・31)		上本町～布 施	複	4.1	1,700	414.7	850.00
⑨ 阪 急 複 々 線 増 設	1959 (S・34)		梅 田～十 三	複	2.4	2,000	833.3	865.00
近 鉄 名古屋線複々線化	1959 (S・34)		桑 名～弥 富	複	7.2	2,300	319.4	865.00
阪急京都乗入れ	1963 (S・38)		四条大宮～河原町	複	1.8	5,400	3,000	1,023.00
⑩ 阪 急 千里山線延伸	1963 (S・38)		千里山～南千里	複	1.6	1,000	625	1,023.00

表 5・35 大阪を中心とした鉄道路線の建設費（その2）

	鉄道路線名	開業年	資本金	区 間	種 別	距 離	建設費	1km当りの 建設費	白米10g の値段
⑪	京阪 市内乗入れ	1963 (S・38)	百兩	天満橋～淀屋橋	複	1.6	6,100	3,813	1,030.00
	阪急 千里山線延長	1967 (S・42)		南千里～北千里	複	3.4	1,800	529	1,390.00
	近鉄 京都線高架化	1969 (S・44)		京 都～東 寺	複	0.77	470	610	1,540.00
	近鉄奈良線 八戸ノ里高架化	1969 (S・44)		小 阪～若 江	複	1.7	2,724	1,602	1,540.00
	北大阪急行電鉄	1970 (S・45)	1,500	江 坂～千里中央	複	5.9	6,900	1,170	1,560.00
	近鉄難波線	1970 (S・45)		上本町～難 波	複	2.0	18,567	9,284	1,560.00
	近鉄烏羽線	1970 (S・45)		宇治山田～烏 羽	単	13.2	5,200	394	1,560.00
	京阪 高架複々線化	1970 (S・45)		天満橋～野 江	複々	2.5			1,560.00
	近鉄大阪線 久宝寺口高架化	1970 (S・45)		弥 刃～八 尾	複	0.96	930	969	1,560.00
	泉 北 高 速	1971 (S・46)		中百舌鳥～泉ヶ丘	複	7.8	8,370	1,073	1,580.00
⑫	近鉄大阪線 恩智高架化	1971 (S・46)		高 安～堅 下	複	0.95	739	778	1,580.00
	泉 北 高 速	1973 (S・48)		泉ヶ丘～ 梅・美木多	複	2.4	1,410	588	1,850.00
	近鉄名古屋線 四日市高架化	1974 (S・49)		新 正～川原町 四日市～中川原	複・単	1.7 1.8	6,500		2,100.00
	近鉄南大阪線 矢田高架化	1976 (S・51)		今 川～大和川	複	2.6	7,165	2,756	2,740.00
	泉 北 高 速	1977 (S・52)		梅 美木多～光明池	複	1.9	線路 4,800 車庫 2,480	同 2,527 (3,832)	3,000.00
	近鉄布施高架化	1977 (S・52)		今里～ 八戸ノ里 長瀬	複	5.2	16,010	3,079	3,000.00
	近鉄橿原線 筒井高架化	1977 (S・52)		郡 山～平 端	複	1.1	2,131	1,937	3,000.00
	近鉄大阪線 八尾高架化	1978 (S・53)		久宝寺口～山 本	複	2.1	6,950	3,310	3,080.00
	京阪 高架複々線化	1982 (S・57)		土 居～寝屋川 信号所	複々	5.8	30,400	5,241	3,450.00
	近鉄長野線高架化	1983 (S・58)		富田林西口 ～滝谷不動産	単	0.8	2,088	2,610	3,520.00
⑬	近鉄東大阪線	1986 (S・61)		長 田～生 駒	複	10.3	104,200	10,116	3,670.00

{ 文献8), 9), 10), 11), 16), 17), 19), 20), 21)より作成 }

(表5-35より作成)

- 272 -

- ・開業後の経過年数  $t$
- ・運賃の年間賃上げ率 3.4 % とする。（3 年に 1 回 10 % 程度の値上げ）

従って

$$\begin{aligned}\text{◎年間の乗客数は } A_n(t) &= 365 \times \alpha \times 2 [N_0 + N(t-1)] \\ &= 219 [100,000 + 5,000(t-1)] \\ &= 109.5 \times 10^4 [20 + (t-1)]\end{aligned}$$

$$\text{◎年間の輸送収入は } A(t) = K_1 \cdot (1 + K_2)^{t-1} \cdot A_n(t)$$

$K_1$  : 一人平均運賃 (230 円)

$K_2$  : 年間運賃値率上率 3.4 %

従って、

$$\begin{aligned}A(t) &= 230 \times (1 + 0.034)^{t-1} \times 109.5 \times 10^4 [20 + (t-1)] \\ &= 237.82^{(t-1)} \times 109.5 \times 10^4 [20 + (t-1)]\end{aligned}$$

◎車両数は普通 10 km 程度の路線では 50 両程度であるが、最近では、都市近郊路線の新設線では既設線への乗り入れが前提であるのが一般的なため、2 倍の 100 両を基準とした。

◎借入金は一般的に長期借入金（年利 8 %）とし、利子返済に短期借入金（年利 6 %）を使用するものとした。

◎資本金比率の高い場合の余剰金は開業後の収入に元利共計上した。

◎減価償却は車両は 13 年償却、その他の施設は 35 年償却とし、定額均等割とした。

◎人件費は職員数 200 人、一人当たり人件費 500 万円年間の人件費伸び率は 3.7 % とする

$$\text{◎修繕費} : K \cdot A_X \cdot (1 + K_{10})^{t-1} \quad \text{修繕費比率 } K = 1 \%$$

建設費総額 :  $A_X$ 、 $K_{10}$  : 年間修繕費伸率、2.8 %、

その他経費率 = 2 % とした

以上の事項を基にして、表 5・37 に挙げるケース別基本条件と、これによる建

表 5・39 Case I-5

項 目		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
年 度														
損	營業收入													
	運輸收入	5037	5469	5924	6404	6909	7442	8003	8593	9214	9868	10555	11278	12038
	運送雜收入	116	126	136	147	159	171	184	198	212	227	243	259	277
	營業收入合計	5153	5595	6060	6551	7068	7613	8187	8791	9426	10095	10798	11537	12315
	收入合計	5153	5595	6060	6551	7068	7613	8187	8791	9426	10095	10798	11537	12315
益	營業支出													
	營業費用	5167	5321	5479	5642	5810	5983	6162	6345	6535	6730	6930	7137	7351
	諸 稅	537	520	503	486	469	452	436	419	402	385	368	351	335
	支 払 利 息 (建設資金分)	3910	3352	2793	2234	1676	1117	558	0	0	0	0	0	0
	營業支出合計	9614	9193	8775	8362	7955	7552	7156	6764	6937	7115	7298	7488	7686
收	差引損益	-4461	-3598	-2715	-1811	-887	61	1031	2027	2489	2980	3500	4049	4629
	支 払 利 息 (一時借入金分)	0	687	1363	2026	2676	3308	3922	4515	4664	4794	4903	4987	5044
	償却前損益	-4461	-4285	-4078	-3837	-3563	-3247	-2891	-2488	-2175	-1814	-1403	-938	-415
	減価償却費	-3609	3609	3609	3609	3609	3609	3609	3609	3609	3609	3609	3609	3609
	償却後損益	-8070	-7894	-7687	-7446	-7172	-6856	-6500	-6097	-5784	-5423	-5012	-4547	-4024
支	償却後損益累計	-8070	-15964	-23651	-31097	-38269	-45125	-51625	-57722	-63506	-68929	-73941	-78488	-82512
資	償却前損益	-4461	-4285	-4078	-3837	-3563	-3247	-2891	-2488	-2175	-1814	-1403	-938	-415
	元金償還額 (建設資金分)	6983	6983	6983	6983	6983	6983	6983	0	0	0	0	0	0
	一時借入金償還額	0	3815	7571	11258	14864	18380	21790	25081	25910	26635	27240	27708	28020
	期中資金過不足	11444	15083	18632	22078	25410	28610	31664	27569	28085	28449	28643	28646	28435
	期首一時借入金残高	0	11444	22712	33773	44593	55139	65369	75243	77731	79906	81720	83123	84061
金	一時借入金利息	0	687	1363	2026	2676	3308	3922	4515	4664	4794	4903	4987	5044
	期末一時金借入金残高	11444	22712	33773	44593	55139	65369	75243	77731	79906	81720	83123	84061	84476
收														
支														



# 開業後の損益収支表

- 建設費単価 100 億/km
- 資本金出資比率 建設費の70%

14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
12836	13674	14555	15480	16451	17470	18539	19661	20838	22072	23366	24722	26144	27633	29194	30829	32541
295	315	335	356	378	402	426	452	479	508	537	569	601	636	671	709	748
13131	13989	14890	15836	16829	17872	18965	20113	21317	22580	23903	25291	26745	28269	29865	31538	33289
13131	13989	14890	15836	16829	17872	18965	20113	21317	22580	23903	25291	26745	28269	29865	31538	33289
7570	7797	8030	8270	8518	8773	9036	9307	9587	9874	10171	10476	10791	11116	11450	11795	12150
318	301	284	267	250	234	217	200	183	166	149	132	116	99	82	65	48
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7888	8098	8314	8537	8768	9007	9253	9507	9770	10040	10320	10608	10907	11215	11532	11860	12198
5243	5891	6576	7299	8061	8865	9712	10606	11547	12540	13583	14683	15838	17054	18333	19678	21091
5069	5058	5008	4914	4771	4574	4316	3992	3596	3118	2553	1891	1124	241	-768	-1914	-3209
174	833	1568	2385	3290	4291	5396	6614	7951	9422	11030	12792	14714	16813	19101	21592	24300
2571	2571	2571	2571	2571	2571	2571	2571	2571	2571	2571	2571	2571	2571	2571	2571	2571
-2397	-1738	-1003	-186	719	1720	2825	4043	5380	6851	8459	10221	12143	14242	16530	19021	21729
-84909	-86647	-87650	-87836	-87117	-85397	-82572	-78529	-73149	-66298	-57839	-47618	-35475	-21233	-4703	14318	36047
174	833	1568	2385	3290	4291	5396	6614	7951	9422	11030	12792	14714	16813	19101	21592	24300
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28159	28101	27823	27300	26505	25409	23978	22180	19975	17325	14184	10507	6243	1339	-4266	-10633	-17830
27985	27268	26255	24915	23215	21118	18582	15566	12024	7903	3154	-2285	-8471	-15474	-23367	-32225	-42130
84476	84302	83469	81901	79516	76226	71935	66539	59925	51974	42552	31522	18730	4016	-12797	-31898	-53490
5069	5058	5008	4914	4771	4574	4316	3992	3596	3118	2553	1891	1124	241	-768	-1914	-3209
84302	83469	81901	79516	75226	71935	66539	59925	51974	42552	31522	18730	4016	-12797	-31898	-53490	-77790

表 5・40 CaseII-3

項 目		年 度												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
損	營業收入													
	運輸收入	5037	5469	5924	6404	6909	7442	8003	8593	9214	9868	10555	11278	12038
	運送雜收入	116	126	136	147	159	171	184	198	212	227	243	259	277
	營業收入小計	5153	5595	6060	6551	7068	7613	8187	8791	9426	10095	10798	11537	12315
	收入合計	5153	5595	6060	6551	7068	7613	8187	8791	9426	10095	10798	11537	12315
益	營業支出													
	營業費用	5167	5321	5479	5642	5810	5983	6162	6345	6535	6730	6930	7137	7351
	諸 稅	163	155	147	139	131	123	115	107	99	91	83	75	67
	支 払 利 息 (建設資金分)	1190	1020	850	680	510	340	170	0	0	0	0	0	0
	營業支出合計	6520	6496	6476	6461	6451	6446	6447	6452	6634	6821	7013	7212	7418
收	差引損益	-1367	-901	-416	90	617	1167	1740	2339	2792	3274	3785	4325	4897
	支 払 利 息 (一時借入分)	0	210	404	580	737	872	982	1064	987	879	735	552	326
	償却前損益	-1367	-1111	-820	-490	-120	295	758	1275	1805	2395	3050	3773	4571
	減価償却費	1725	1725	1725	1725	1725	1725	1725	1725	1725	1725	1725	1725	1725
	償却後損益	-3092	-2836	-2545	-2215	-1845	-1430	-967	-450	80	670	1325	2048	2846
支	償却後損益累計	-3092	-5928	-8473	-10688	-12533	-13963	-14930	-15380	-15300	-14630	-13305	-11257	-8411
資	償却前損益	-1367	-1111	-820	-490	-120	295	758	1275	1805	2395	3050	3773	4571
	元金償還額 (建設資金分)	2125	2125	2125	2125	2125	2125	2125	0	0	0	0	0	0
	一時借入金償還額	0	1164	2243	3224	4096	4844	5454	5910	5485	4883	4085	3068	1811
	期中資金過不足	3492	4400	5188	5839	6341	6674	6821	4635	3680	2488	1035	-705	-2760
	期首一時借入金残高	0	3492	6728	9673	12288	14533	16363	17730	16455	14650	12255	9205	5432
支	一時借入金利息	0	210	404	580	737	872	982	1064	987	879	735	552	326
	期末一時借入金残高	3492	6728	9673	12288	14533	16363	17730	16455	14650	12255	9205	5432	861

開 業 後 の 損 益 収 支 表

- 建設費単価 20 億/km
- 資本金出資比率 建設費の 70 %

14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
12836	13674	14555	15480	16451	17470	18539	19661	20838	22072	23366	24722	26144	27633	29194	30829	32541
295	315	335	356	378	402	426	452	479	508	537	569	601	636	671	709	748
13131	13989	14890	15836	16829	17872	18965	20113	21317	22580	23903	25291	26745	28269	29865	31538	33289
13131	13989	14890	15836	16829	17872	18965	20113	21317	22580	23903	25291	26745	28269	29865	31538	33289
7570	7797	8030	8270	8518	8773	9036	9307	9587	9874	10171	10476	10791	11116	11450	11795	12150
59	51	43	35	26	18	10	2	- 6	- 14	- 22	-30	-38	-46	-54	-62	-70
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7629	7848	8073	8305	8544	8791	9046	9309	9581	9860	10149	10446	10753	11070	11396	11733	12080
5502	6141	6817	7531	8285	9081	9919	10804	11736	12720	13754	14845	15992	17199	18469	19805	21209
52	-275	-660	-1109	-1627	-2222	-2900	-3669	-4538	-5514	-6608	-7830	-9190	-10701	-12375	-14226	-16268
5450	6416	7477	8640	9912	11303	12819	14473	16274	18234	20362	22675	25182	27900	30844	34031	37477
571	571	571	571	571	571	571	571	571	571	571	571	571	571	571	571	571
4879	5845	6906	8069	9341	10732	12248	13902	15703	17663	19791	22104	24611	27329	30273	33460	36906
-3532	2313	9219	17288	26629	37361	49609	63511	79214	96877	116668	138772	163383	190712	220985	254445	291351
5450	6416	7477	8640	9912	11303	12819	14473	16274	18234	20362	22675	25182	27900	30844	34031	37477
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
287	-1530	-3668	-6161	-9041	-12345	-16112	-20385	-25210	-30634	-36712	-43500	-51058	-59452	-68752	-79033	-90377
-5163	-7946	-11145	-14801	-18953	-23648	-28931	-34858	-41484	-48868	-57074	-66175	-76240	-87352	-99596	-113064	-127854
861	-4589	-11005	-18482	-27122	-37034	-48337	-61156	-75629	-91903	-110137	-130499	-153174	-178356	-206256	-237100	-271131
52	-275	-660	-1109	-1627	-2222	-2900	-3669	-4538	-5514	-6608	-7830	-9190	-10701	-12375	-14226	-16268
-4589	-11005	-18482	-27122	-37034	-48337	-61156	-75629	-91903	-110137	-130499	-153174	-178356	-206256	-237100	-271131	-308608

表 5・37 ケース別基本条件

Case	固定条件	資本金比率 (対直接建設費)
Case I - 1	・直接工事費 100 億円/km	30 %
- 2	・車両費	40
- 3	15 億円/km (10 両分)	50
- 4	・建設期間	60
- 5	5 ケ年	70
- 6	・総係費… 直接建設費の 5 %	80
- 7	・借入金利	90
- 8	長期：8 %	100
- 9	短期：6 %	110
- 10		120
Case II - 1	・直接工事費 20 億円/km	30
- 2	・その他は 上記と同じ	50
- 3		70
- 4		100

表 5・38 建設期間における資金収支

(10 km の路線)

(単位：億円)

Case	建 設 費			調 達 資 金			余 剰 資 金
	直接建設費	総係費	利 息	計	自己資金 (積立金)	借入金	計
Case I - 1	1,150	57.5	184	1,392	345	1,047	1,392
- 2	1,150	57.5	160	1,368	460	908	1,368
- 3	1,150	57.5	135	1,343	575	768	1,343
- 4	1,150	57.5	110	1,318	690	628	1,318
- 5	1,150	57.5	86	1,294	805	489	1,294
- 6	1,150	57.5	61	1,269	920	349	1,269
- 7	1,150	57.5	36	1,244	1,035	209	1,244
- 8	1,150	57.5	12	1,220	1,150	70	1,220
- 9	1,150	57.5	0	1,208	1,265	0	1,208
- 10	1,150	57.5	0	1,208	1,380	0	1,208
Case II - 1	350	17.5	56	424	105	319	424
- 2	350	17.5	41	409	175	234	409
- 3	350	17.5	26	394	245	149	394
- 4	350	17.5	3	371	350	21	371

表 5・41 開業後における損益収支と資金収支（その1）

Case I-1（資本金比率30％）

単位：億円

年 度		1	5	10	15	20	25	30
損 益 収 支	収 入	52	71	101	140	190	253	333
	支 出	141	99	71	81	93	106	122
	差 引 損 益	△ 89	28	30	59	97	147	211
	減 価 償 却	36	36	36	26	26	26	26
	償 却 後 損 益	△ 125	△ 121	△ 115	△ 98	△ 80	△ 43	23
	償却後損益累計	△ 125	△ 618	△ 1,199	△ 1,737	△ 2,180	△ 2,477	△ 2,506
資金 収 支	期中資金過不足	△ 239	△ 552	△ 681	△ 803	△ 895	△ 2,730	△ 2,696
	期末資金残高	△ 239	△ 1,185	△ 1,885	△ 2,264	△ 2,578	△ 2,747	△ 2,647

Case I-2（資本金比率40％）

単位：億円

年 度		1	5	10	15	20	25	30
損 益 収 支	収 入	52	71	101	140	190	253	333
	支 出	130	94	71	81	93	106	122
	差 引 損 益	△ 78	23	30	59	97	147	211
	減 価 償 却	36	36	36	26	26	26	26
	償 却 後 損 益	△ 114	△ 109	△ 100	△ 78	△ 53	△ 6	72
	償却後損益累計	△ 114	△ 559	△ 1,071	△ 1,519	△ 1,841	△ 1,977	△ 1,789
資金 収 支	期中資金過不足	△ 208	△ 477	△ 582	△ 670	△ 718	△ 689	△ 532
	期末資金残高	△ 208	△ 1,027	△ 1,618	△ 1,907	△ 2,100	△ 2,107	△ 1,791

Case I-3（資本金比率50％）

単位：億円

年 度		1	5	10	15	20	25	30
損 益 収 支	収 入	52	71	101	140	190	253	333
	支 出	118	89	71	81	93	106	122
	差 引 損 益	△ 66	△ 18	30	59	97	147	211
	減 価 償 却	36	36	36	26	26	26	26
	償 却 後 損 益	△ 103	△ 96	△ 84	△ 57	△ 26	30	△ 120
	償却後損益累計	△ 103	△ 500	△ 944	△ 1,302	△ 1,503	△ 1,477	△ 1,073
資金 収 支	期中資金過不足	△ 177	△ 403	△ 483	△ 538	△ 541	△ 452	△ 214
	期末資金残高	△ 177	△ 868	△ 1,351	△ 1,549	△ 1,622	△ 1,467	935

表 5・41 開業後における損益収支と資金収支（その 2）

Case I-4（資本金比率 60%）

単位：億円

年 度		1	5	10	15	20	25	30
損 益 収 支	収 入	52	71	101	140	190	253	333
	支 出	107	84	71	81	93	106	122
	差 引 損 益	△ 55	△ 13	30	59	97	147	211
	減 価 償 却	36	36	36	26	26	26	26
	償 価 後 損 益	△ 92	△ 84	△ 69	△ 38	1	66	169
	償却後損益累計	△ 92	△ 441	△ 817	△ 1,084	△ 1,164	△ 976	△ 356
資 金 収 支	期中資金過不足	△ 146	△ 328	△ 384	△ 405	△ 363	△ 215	103
	期末資金残高	△ 146	△ 710	△ 1,084	△ 1,192	△ 1,144	△ 827	△ 78

Case I-5（資本金比率 70%）

単位：億円

年 度		1	5	10	15	20	25	30
損 益 収 支	収 入	52	71	101	140	190	253	333
	支 出	96	80	71	81	93	106	122
	差 引 損 益	△ 44	△ 9	30	59	97	147	211
	減 価 償 却	36	36	36	26	26	26	26
	償 却 後 損 益	△ 81	△ 71	△ 54	△ 17	28	102	217
	償却後損益累計	△ 81	△ 383	△ 689	△ 866	△ 826	△ 476	360
資 金 収 支	期中資金過不足	△ 114	△ 254	△ 284	△ 273	△ 186	△ 229	△ 421
	期末資金残高	△ 114	△ 351	△ 817	△ 835	△ 665	△ 187	△ 778

Case I-6（資本金比率 80%）

単位：億円

年 度		1	5	10	15	20	25	30
損 益 収 支	収 入	52	71	101	140	190	253	333
	支 出	85	75	71	81	93	106	122
	差 引 残 高	△ 33	△ 4	30	59	97	147	211
	減 価 償 却	36	36	36	26	26	26	26
	償 却 後 損 益	△ 70	△ 59	△ 39	3	55	138	266
	償却後損益累計	△ 70	△ 324	△ 562	△ 649	△ 487	24	1,077
資 金 収 支	期中資金過不足	△ 83	△ 180	△ 185	△ 140	△ 8	260	739
	期末資金残高	△ 83	△ 393	△ 550	△ 477	△ 187	452	1,634

表 5・41 開業後における損益収支と資金収支（その 3）

Case I-7（資本金比率 90%）

単位：億円

年 度		1	5	10	15	20	25	30
損 益 収 支	収 入	52	71	101	140	190	253	333
	支 出	74	70	71	81	93	106	122
	差 引 損 益	△ 22	1	30	59	97	147	211
	減 価 償 却	36	36	36	26	26	26	26
	償 却 後 損 益	△ 58	△ 47	△ 24	23	82	175	314
	償却後損益累計	△ 58	△ 265	△ 435	△ 431	△ 149	524	1,794
資金 収 支	期中資金過不足	△ 52	△ 105	△ 86	△ 8	169	498	1,057
	期末資金残高	△ 52	△ 234	△ 283	△ 120	291	1,092	2,490

Case I-8（資本金比率 100%）

単位：億円

年 度		1	5	10	15	20	25	30
損 益 収 支	収 支	52	71	101	140	190	253	333
	支 出	63	65	71	81	93	106	122
	差 引 損 益	△ 11	4	30	59	97	147	211
	減 価 償 却	36	36	36	26	26	26	26
	償 却 後 損 益	△ 47	△ 34	△ 9	43	109	211	363
	償却後損益累計	△ 47	△ 206	△ 307	△ 214	190	1,024	2,510
資金 収 支	期中資金過不足	△ 21	△ 31	13	125	346	735	1,374
	期末資金残高	△ 21	△ 76	△ 16	237	769	1,732	3,347

Case I-9（資本金比率 110%）

単位：億円

年 度		1	5	10	15	20	25	30
損 益 収 支	収 入	121	71	101	140	190	253	333
	支 出	57	63	71	81	93	106	122
	差 引 損 益	64	8	30	59	97	147	211
	減 価 償 却	36	36	36	26	26	26	26
	償 却 後 損 益	28	△ 23	5	62	135	245	408
	償却後損益累計	28	△ 89	△ 126	53	570	1,558	3,247
資金 収 支	期中資金過不足	64	13	41	88	161	271	434
	期末資金残高	64	92	235	574	1,219	2,335	4,153

表 5・41 開業後における損益収支と資金収支（その 4）

Case I-10（資本金比率 120%）

単位：億円

年 度		1	5	10	15	20	25	30
損 益 収 支	収 入	261	71	101	140	190	253	333
	支 出	57	63	71	81	93	106	122
	差 引 損 益	204	8	30	59	97	147	211
	減 価 償 却	36	36	36	26	26	26	26
	償 却 後 損 益	168	△ 13	19	80	159	277	451
	償却後損益累計	168	87	110	369	993	2,123	4,004
資 金 収 支	期中資金過不足	204	23	55	106	185	303	477
	期末資金残高	204	268	471	889	1,642	2,900	4,910

Case II-1（資本金比率 30%）

単位：億円

年 度		1	5	10	15	20	25	30
損 益 収 支	収 入	52	71	101	140	190	253	333
	支 出	79	70	68	78	90	104	121
	差 引 残 高	△ 27	1	33	62	100	149	212
	減 価 償 却	17	17	17	6	6	6	6
	償 却 後 損 益	△ 45	△ 33	△ 12	34	90	177	310
	償却後損益累計	△ 45	△ 197	△ 301	△ 241	84	779	2,041
資 金 収 支	期中資金過不足	△ 73	△ 154	△ 146	△ 82	73	373	892
	期末資金残高	△ 73	△ 338	△ 448	△ 325	29	753	2,044

Case II-2（資本金比率 50%）

単位：億円

年 度		1	5	10	15	20	25	30
損 益 収 支	収 入	52	71	101	140	190	253	333
	支 出	72	67	68	78	90	104	121
	差 引 残 高	△ 20	4	33	62	100	149	212
	減 価 償 却	17	17	17	6	6	6	6
	償 却 後 損 益	△ 38	△ 26	△ 3	46	106	199	340
	償却後損益累計	△ 38	△ 161	△ 224	△ 109	290	1,083	2,477
資 金 収 支	期中資金過不足	△ 54	△ 109	△ 85	△ 1	181	517	1,085
	期末資金残高	△ 54	△ 242	△ 285	△ 107	320	1,142	2,565



表 5・41 開業後における損益収支と資金収支（その 5）

Case II-3 （資本金比率 70％）

単位：億円

年 度		1	5	10	15	20	25	30
損 益 収 支	収 入	52	71	101	140	190	253	333
	支 出	65	65	68	78	90	104	121
	差 引 損 益	△ 13	6	33	62	100	149	212
	減 価 償 却	17	17	17	6	6	6	6
	償 却 後 損 益	△ 31	△ 18	7	58	122	221	369
	償却後損益累計	△ 31	△ 125	△ 146	23	496	1,388	2,914
資 金 収 支	期中資金過不足	△ 35	△ 63	△ 249	79	289	662	1,279
	期末資金残高	△ 35	△ 145	△ 123	110	612	1,532	3,086

Case II-4 （資本金比率 100％）

単位：億円

年 度		1	5	10	15	20	25	30
損 益 収 支	収 入	52	71	101	140	190	253	333
	支 出	55	60	68	78	90	104	121
	差 引 損 益	△ 3	11	33	62	100	149	212
	減 価 償 却	17	17	17	6	6	6	6
	償 却 後 損 益	△ 21	△ 7	21	77	147	254	413
	償却後損益累計	△ 21	△ 72	△ 30	222	805	1,844	3,568
資 金 収 支	期中資金過不足	△ 7	4	66	200	451	878	1,569
	期末資金残高	△ 7	△ 1	121	436	1,048	2,116	3,868

図5・15 Case I の償却後損益 (その1)

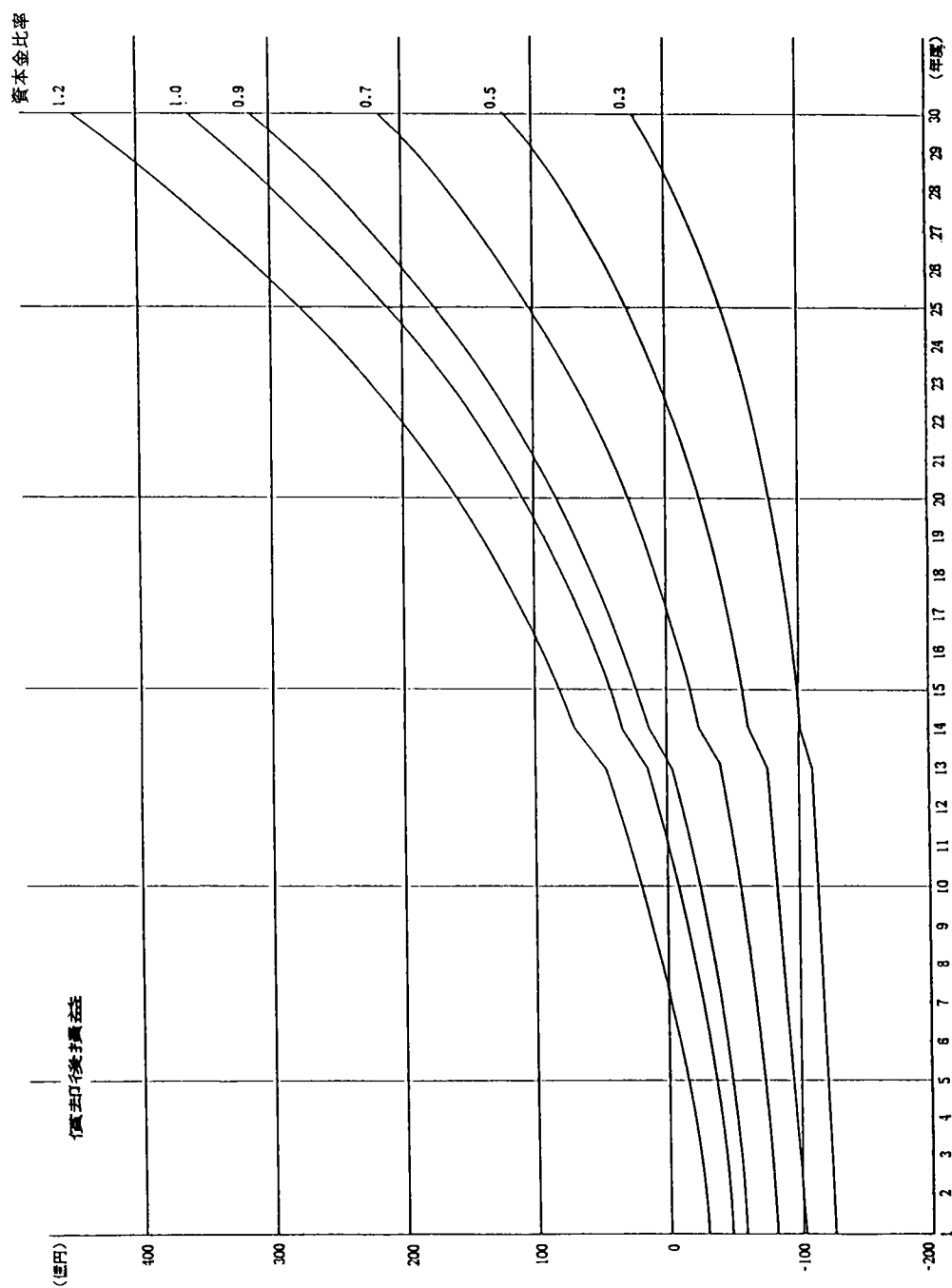


図5・15 Case I の償却後累積損益

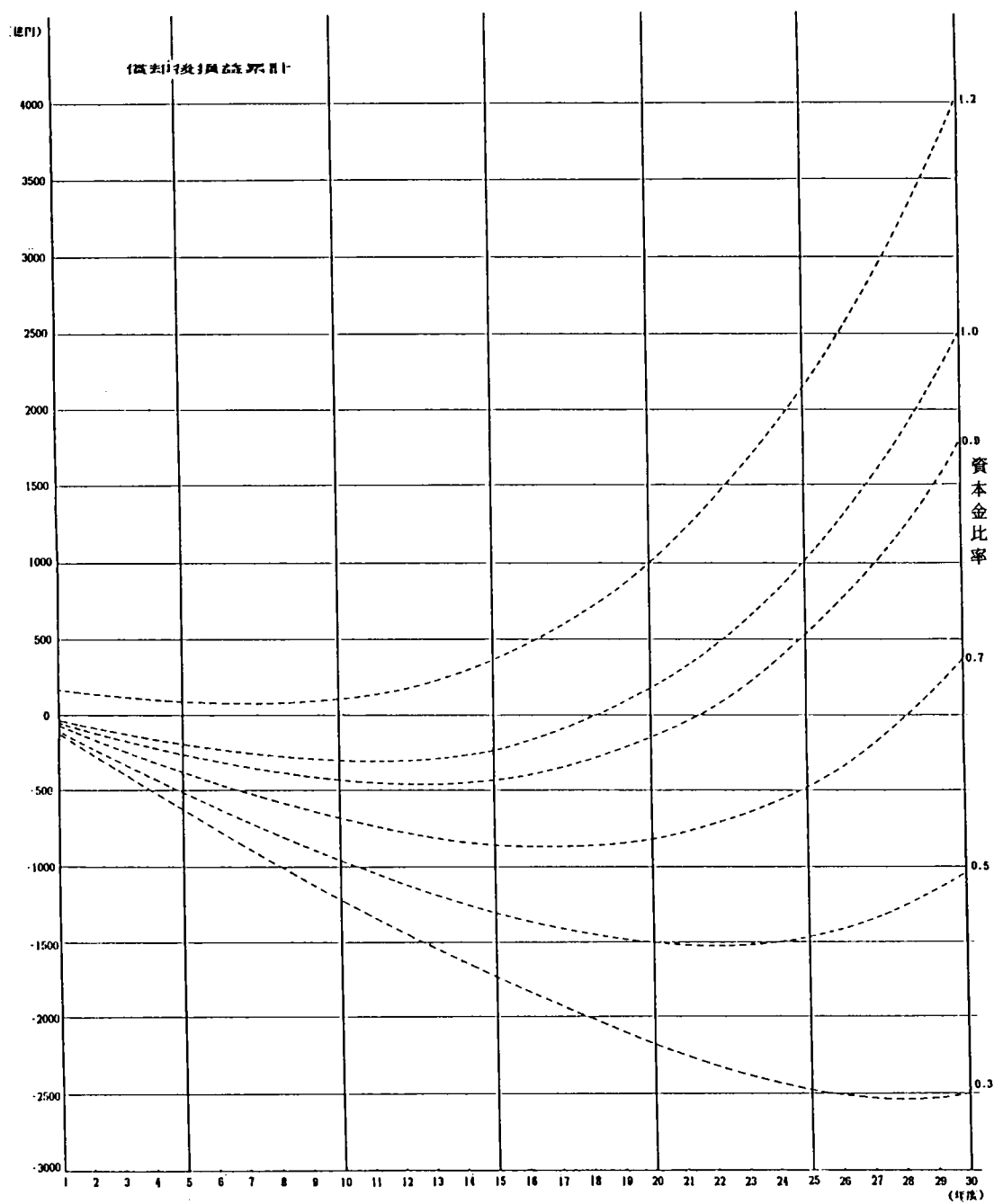
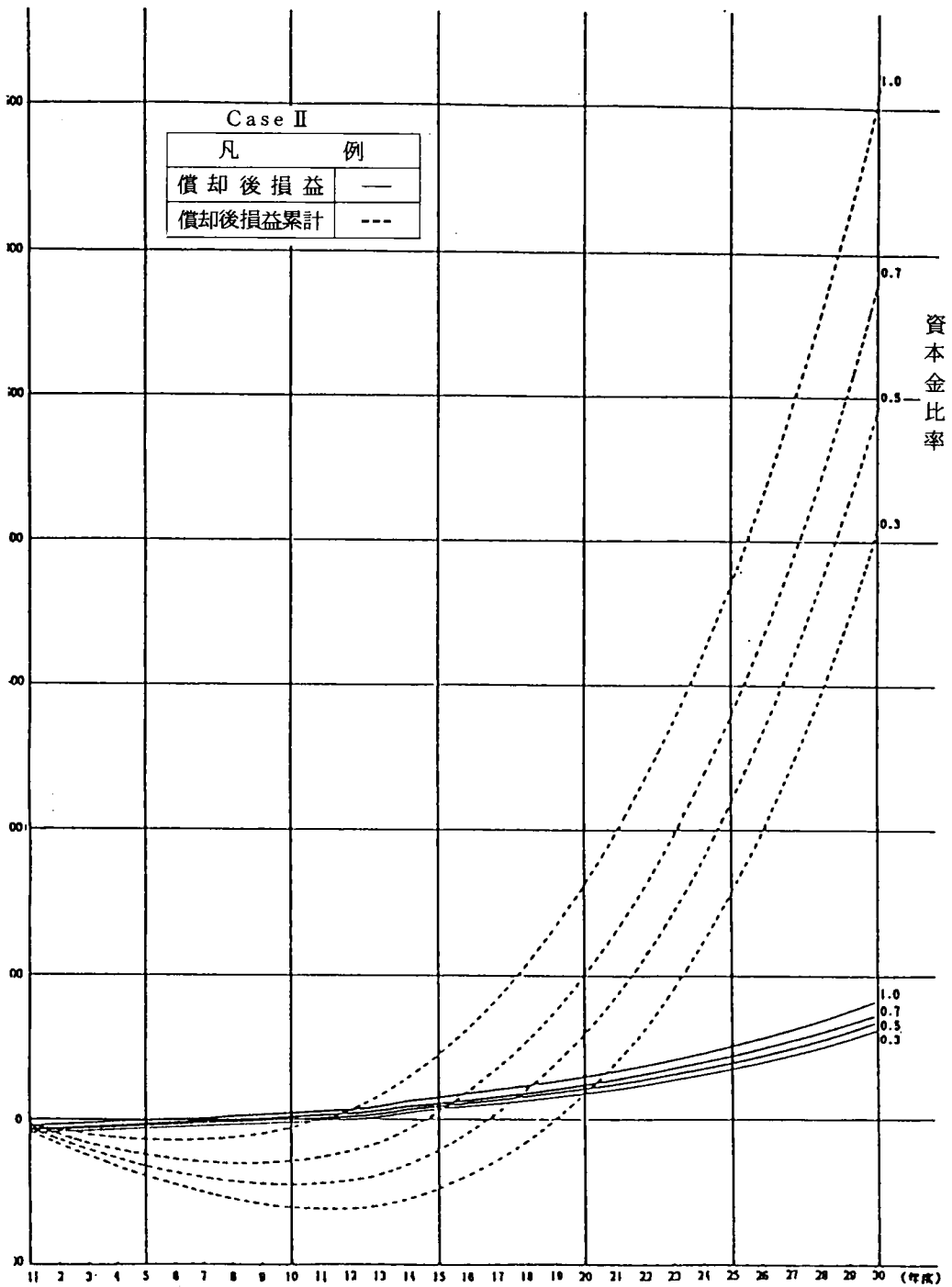


図 5・16 Case II の償却後損益償却後累積損益



設期間中の資金収支（表5・38参照）によって、各ケース毎に、収支結果を示すと表5・39～5・41のようになり、これらを図形化すると図5・15、図5・16のようになる。以上のように挙げた、鉄道事業収支について、説明すると、

C a s e I は、現在の都市高速鉄道の建設費を基礎としたものであり、また、明治時代の鉄道には、建設費と資本金の割合が、70%～120%のものが多く、最近の鉄道は、建設費の高騰と、資金収集限界範囲からも、建設費をまかない得る資本金の調達は困難であり、その資本金比率は約20、30%程度のものとなっている。またその建設費も、表5・35から見られるように、1 km当たり、複線、電化の鉄道では、昭和50年前半で、30～50億円に達しており、最近開業した、近鉄東大阪線では、鉄道公団より譲り受け価格が、1 km当たり100億円を超える結果となっている。本鉄道は、殆どが道路占用部と山岳トンネル部であり、比較的所要用地も少なく、一般の鉄道より有利である筈であった。

その内訳は、直接建設費は858億円（@83.3億円/km）建設期間中の利子は184億円（@17.9億円/km）となっている。従って合計1,042億円（@10.12億円/km）となった。この実績から今後の都市鉄道建設の収支計算モデルとして1 km当たり、100億円/kmを鉄道建設費の単位として採ることとし、これをC a s e I とした。次に昭和30年～40年代前半には、表5・35からも判るように、近鉄難波線以外は、1 km当たり10～30億円程度の建設費の鉄道が建設されており、現在から見れば、1/3以下の建設費である。今、明治の時代の鉄道建設費が現在の物価指数によって補正すれば、何程かを検討し、現在にこの程度のグレードの鉄道を建設した場合の収支を検討することとした。これをC a s e II として、建設収支計算モデルとした。

即ち 明治22年に開業した大阪鉄道について、表5・23（営業状況）より

建設費：335万円（明治32年）1 km当たりの建設費：4.56万円/km…（A）

路線長：73.5km （単線式）

であるが、これに文献14)により、昭和9年～11年の卸売物価指数を1として

昭和60年の卸売物価指数……………822.4…………（ $k_1$ ）

同 消費者物価指数……………1,580.4…………（ $k_2$ ）

同 市街地価格指数…… 12,955.9 …… ( $k_3$ )

次に文献14)と同じ基準値を持つ、文献15)によって、即ち、昭和9～11年を100として、明治時代の物価を推定する。

文献15)より、明治35年は0.474 ……(b)とすると

昭和60年の物価は、 $S = k A \div b$  で表される。

従って、大阪鉄道の1km当たりの建設費を昭和60年価格に変換すると、

・卸売物価指数による変換： $k_1 A \div b = 822.4 \times 45,600 \text{円} \div 0.474$

$\approx 79,120,000 \text{円} \approx 80 \text{百万円}$

・消費者物価指数による変換： $k_2 A \div b = 1,580.4 \times 45,600 \div 0.474$

$\approx 152,039,000 \text{円} \approx 152 \text{百万円}$

・市街地物価指数による変換： $k_3 A \div b = 12,955.9 \times 45,600 \div 0.474$

$\approx 1,246,390,000 \text{円} \approx 1,250 \text{百万円}$

となり、一般的には単線、非電化鉄道としての大阪鉄道の現在価格は約10億円/km程度が妥当と推定される。今この鉄道を複線電化するとすれば、

複線の建設費 10億円/km  $\times 1.8 = 18 \text{億円/km}$  ……(1)

電化費 3,100万円  $\times 4.4 \approx 1.4 \text{億円/km}$  ……(2)

従って、大阪鉄道が今複線電化として建設されたら(1)+(2)の値で建設されると推定出来る。即ち、 $18 + 1.4 = 19.4 \approx 20 \text{億円/km}$ となる。

また一方、文献13)より、鉄道建設の標準的な建設費を算出して見ると、昭和32年～35年の間の単位で、都市近郊線として複線電化の路線の建設費は、1km当たり、4億6,600万円となっているが、これを建設工事デフレーターによって昭和59年値に変換すると、

都市近郊部鉄道建設費  $= 4.7 \text{億円/km} \times 4.4 = 20.7 \text{億円/km}$ となる。

先に、大阪鉄道を例に、現在への変換建設費：20億円/kmと、今文献13)より計算した建設とは、全く同じ値となり、ここにこの20億円/km、程度の鉄道建設費の収支計算を行った。

以上の結果を総括的にまとめたものが、表5-42である。

この表より次のようなことが云える。

- 1) キロ当たりの建設費が 100 億円になるような鉄道では、資本金比率 60% 以下の場合、単年度黒字が出るのは、20～30 年を要し、累積で黒字は長期を要し、経済情勢の変動がない限り経営は困難となる。
- 2) 明治時代の鉄道事業投資のように資本金比率が 100 ～ 110 % 程度の場合は、現在の都市鉄道建設額でも 10～12 年で単年度黒字、累積は 10～15 年と経営は比較的良好な形となる。従って今後都市鉄道建設に当たって、建設費相当額の資金が開業後 12 年迄無利子で、12 年後経営状況に応じて早急に償還出来れば良い。
- 3) 建設費がキロ当たり 20 億円程度であれば、資本金比率 30% 程度でも、単年度黒字は 13 年で、累積は 20 年で黒字となり、上記 2) とほぼ同様の成績となる。  
従って建設費の低廉化を進めることも必要である。
- 4) Case I-10 即ち資本金比 120 % の場合は、開業後 8 年間は単年度では償却後の損益は赤字であるが、累計の場合は資本金余剰金の元利金を計上しているので初年度から黒字となっているが、図 5・15a) に見られるようなカーブを描いて、開業後 8 年頃が最低値となっている。

以上、鉄道建設費と、資本金比率について、種々検討を加えて、試算してみたが、やはり、建設費の安い鉄道建設が重要な課題とも思われる。

しかし、建設費に対する資本金比率によって、建設期間中の金利コストを少なくすることが肝要であって、明治の鉄道のように資本金が建設費を上回るようなことはなくとも、70% 程度の資本金比率であれば、現在でも新設線のみでも経営は成立つと思われる。従って、この 70% 以上の無利子の基金の調達が公的に成功するかしないかで、都市鉄道の路線拡大に大きな影響を与えるものと思われる。

## 5・5 東大阪地域に鉄道が与える影響

東大阪地域を通過している国鉄片町線と近鉄奈良線・大阪線のこの地域に与えた影響がどのような形で現れているかを第 2 章で求めた市街化状況と人口増加状態から検討する。今、各鉄道が通過する地区、および駅所在地区を地図上で調べてみると、図 5・17 のようになり、各線の沿線地区を表に示すと表 5・43 のよう

表 5・42 開業後における損益収支と資金収支の総括表

Case	損 益 収 支		資 金 収 支		
	償却後損益 黒字転換年	償却後損益累 計黒字転換年	期中資金不足 最 大 年	期中資金不足 最 大 額	期中資金不足 黒字転換年
Case I - 1	29 年	→ 年	24 年	927 億円	→ 年
- 2	26	→	21	720	→
- 3	23	→	18	548	→
- 4	20	→	15	405	29
- 5	18	29	12	286	25
- 6	15	25	7	220	20
- 7	14	22	7	123	16
- 8	12	19	5	31	10
- 9	10	15	—	—	1
- 10	8	1	—	—	1
Case II - 1	13	20	7	186	19
- 2	11	17	7	127	16
- 3	9	15	7	68	12
- 4	7	12	1	65	5



になる。以後この地区についての変化を検討することとする。

#### 5・5・1 鉄道網の発展と市街化

鉄道路線と市街化の発展状態を地図上から求めたものが、図5・18～27に示すものであって、鉄道の駅勢力圏にかかわるものである。

今、各年代毎に市街地状況について述べると、先づ、図5・18は片町線開通前の明治19年（1886年）の状況で、集落は街道筋に点在し、特に街道の交差部付近はやや大きく展開しているにすぎない。図5・19は片町線開通後30年近い大正3年（1914年）の状況で、この2つを比較すると次のように云える。

- 1) 放出駅付近では、放出の南側の左専道（北新開荘村）付近の集落が、大きく発展して来ている。
- 2) 徳庵駅を中心に新しい集落が発達している。またこの駅に接する南北の道路に連なる地区は、北は徳庵・諸口・安田・下条に達する地区まで、南は西堤・長田・御厨付近まで、集落の規模が増大している。
- 3) 鴻池新田駅では、駅周辺の諸福、新田の集落、南では新庄・中野の集落の増大が見られる。
- 4) 住道駅については、駅周辺の市街地化と、これに接する河内街道によって北は深野北、西ノ宮付近、南は加納・吉原・新開付近まで影響を与えている模様で、この付近の集落の膨脹が見られる。
- 5) 四条畷駅では、駅周辺と東高野街道および清滝街道に沿った近郊集落、中野、砂付近の集落に変化を与えている。

以上のように、片町線の各駅の影響は市街地の増加の形で、鉄道の無い所より、市街化を早めている。

また、大正3年には、大阪電気軌道も4月に開業したが、その影響がおよぶ処ではない。

続いて、大正12年（1923年）の図5・20と図5・19を比較すると大軌電車の各駅の影響が出ており、特に片江（現今里）・足代（現布施）・小阪の各駅を中心とした市街地の増加が目立って来ている。また、若江、瓢箪山駅についても河内・

図 5・17 東大阪地域の鉄道網と沿線地区名 (旧村名)

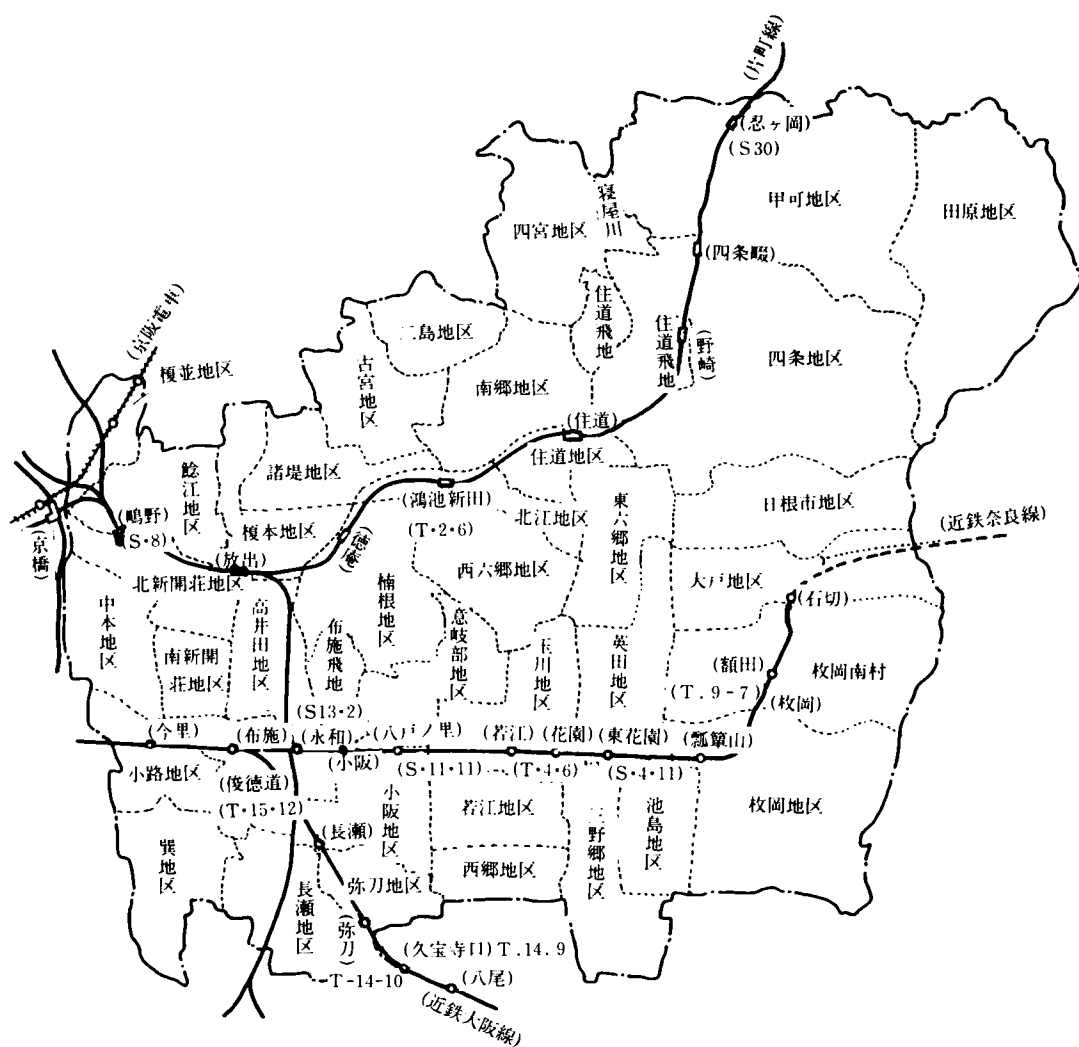


表 5・43 東大阪地域の各鉄道沿線地区名

鉄道線名		駅名		鳴野	放出	徳庵	鴻池新田	住道	野崎	四条畷	忍ヶ岡
		片町線	開業年								
国鉄	近鉄	奈良線	北新開荘・鯉江	◎榎本・北新開荘・高井田	◎楠根・榎本	◎北江・南郷の1部・諸堤の1部	◎住道・南郷の1部・四条の1部	◎住道(飛地)・四条	◎四條	◎甲可	昭・25年
			開業年								
鉄道線名		駅名		今里	布施	永和	小阪	八戸ノ里	若江	花岡	東花園
		奈良線	開業年								
近鉄	近鉄	奈良線	◎小路	◎布施	◎布施・高井田	◎小阪・意岐部	◎小阪・意岐部	◎玉川・若江	◎玉川・三野郷の1部・英田	◎英田	◎三野郷の1部・池島の1部
			開業年								
鉄道線名		駅名		瓢箪山	枚岡	額田	石切		俊徳道	長瀬	弥刃
		奈良線・大阪線	開業年								
近鉄	近鉄	奈良線・大阪線	◎枚岡南・池島の1部	◎枚岡・枚岡南	◎枚岡	◎大戸・枚岡・日根市		◎布施・長瀬	◎小阪・長瀬	◎弥刃・長瀬	大・14年
			開業年								

図 5・18 明治19年の東大阪地域の市街化

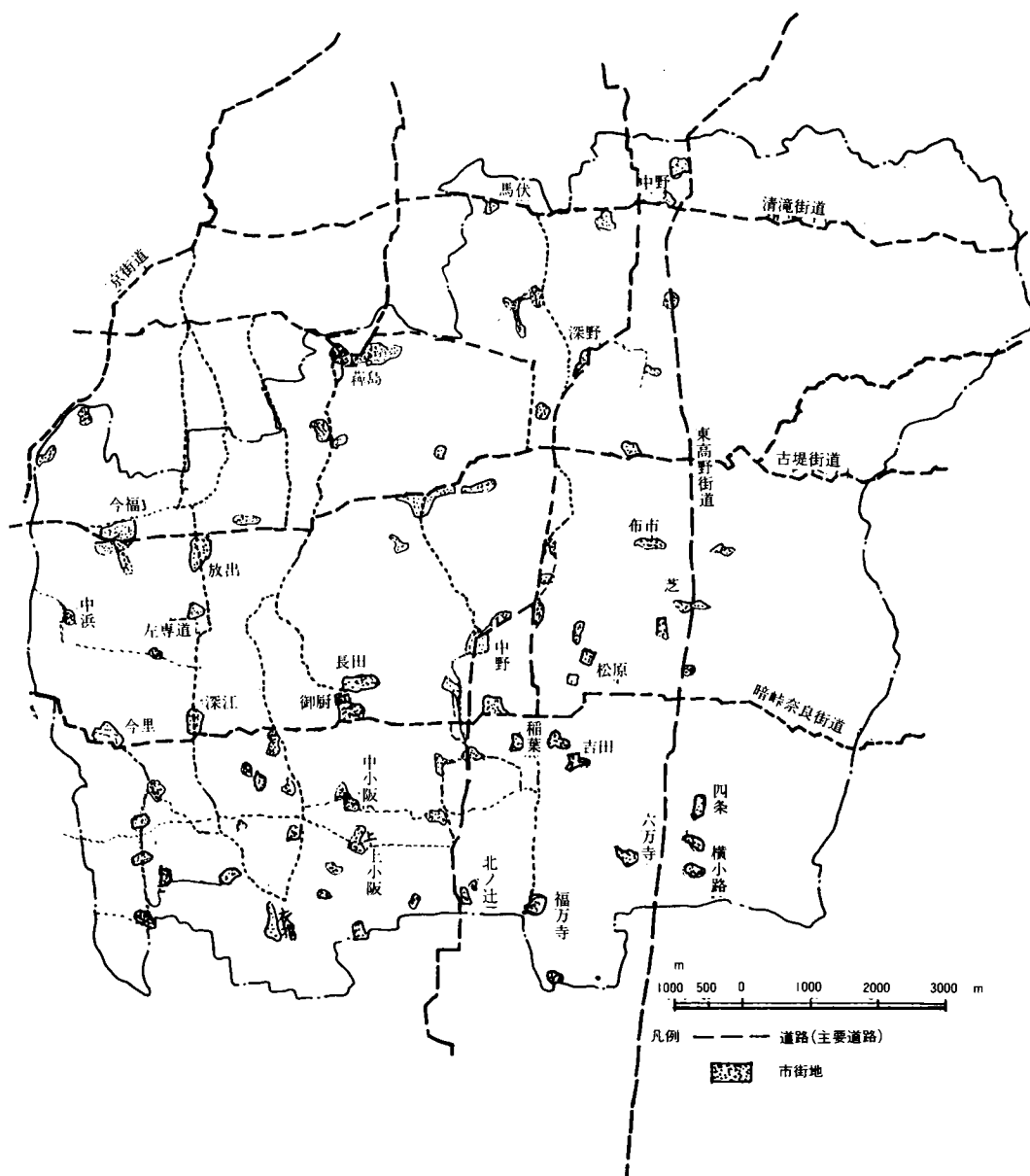


図 5・19 大正 3 年の東大阪地域の市街化

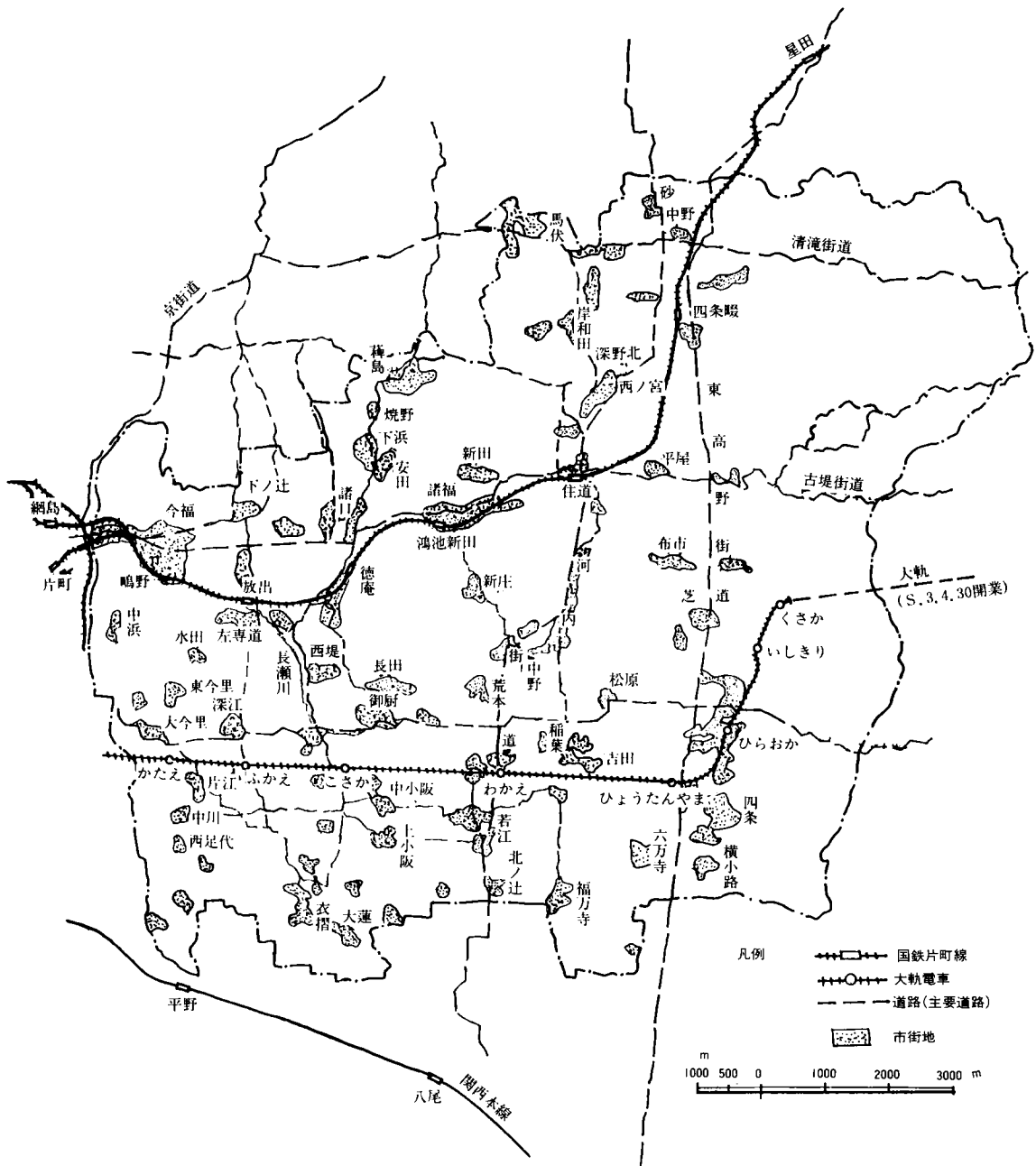


図 5・20 大正12年の東大阪地域の市街化

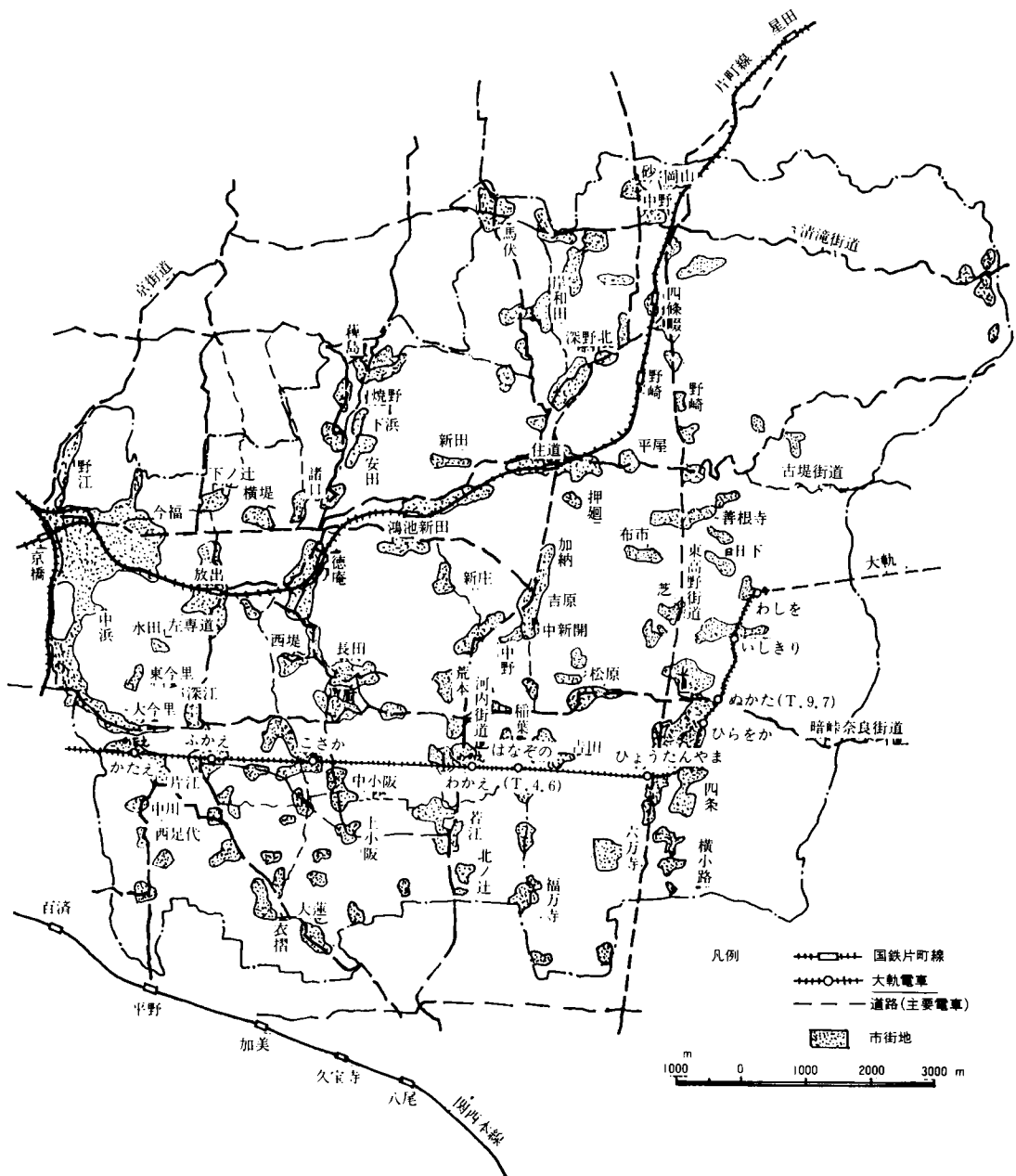


図 5・21 昭和 2 年の東大阪地域の市街化

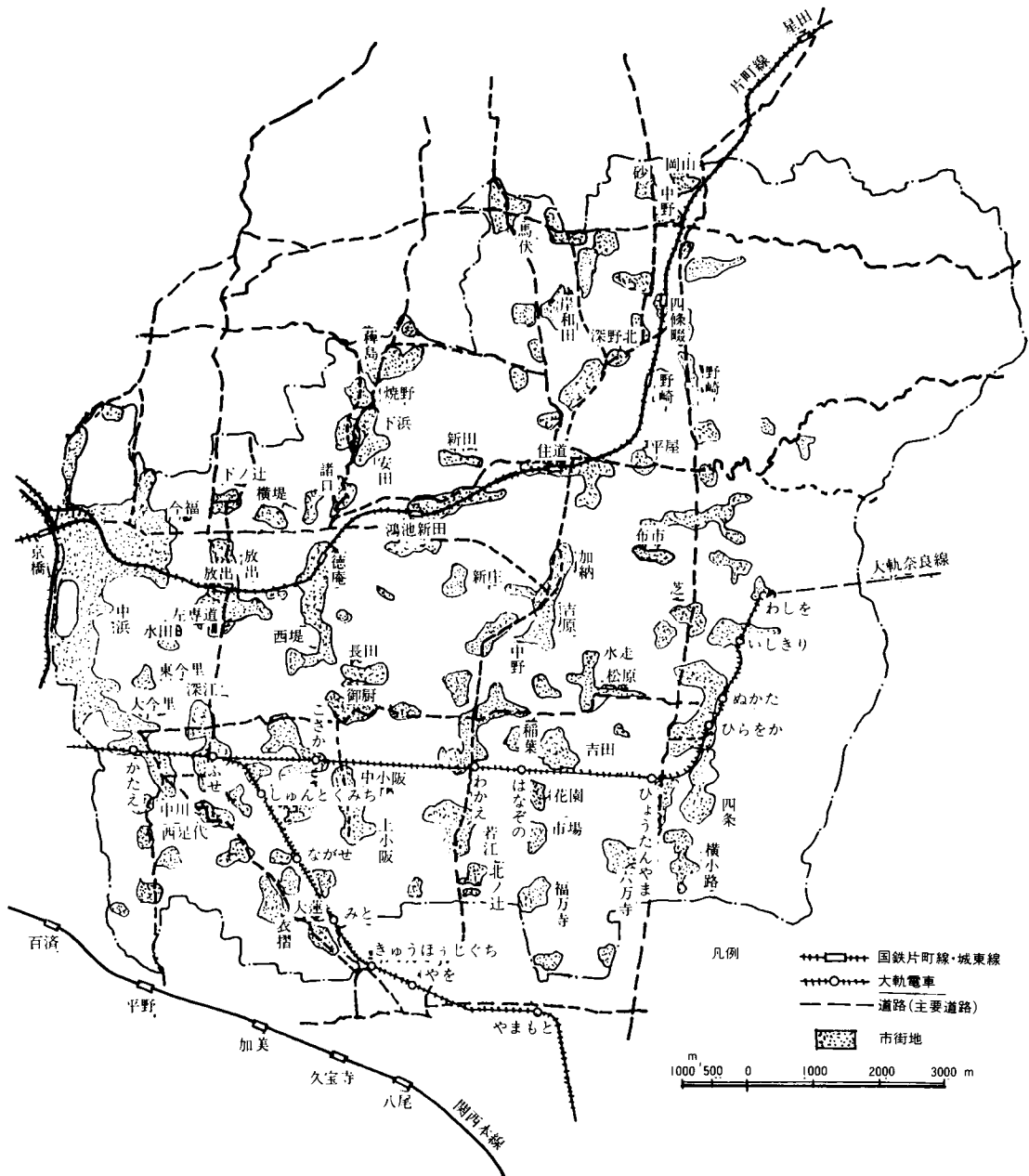


図 5・22 昭和 7 年の東大阪地域の市街化

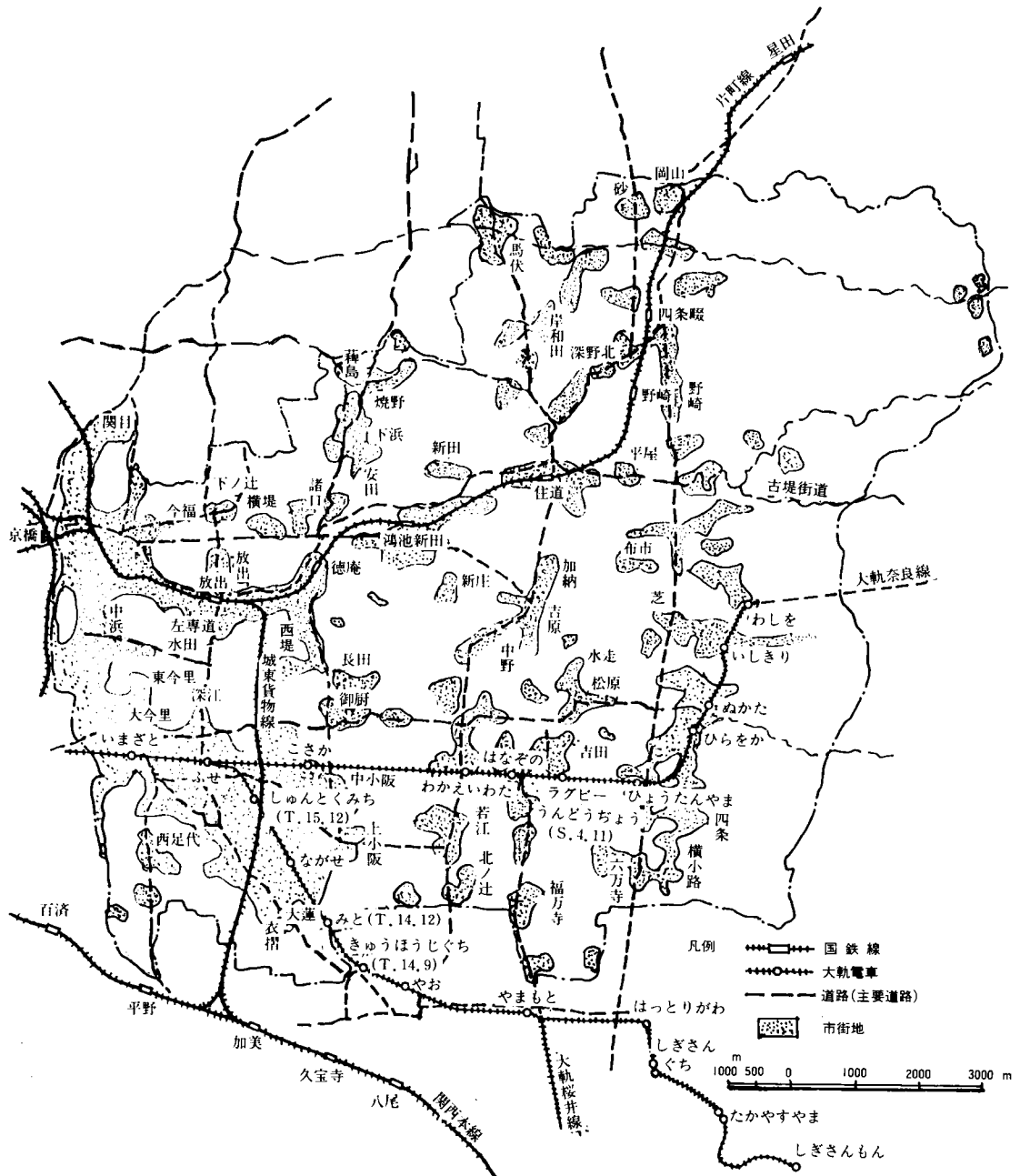




図 5・23 昭和23年の東大阪地域の市街化

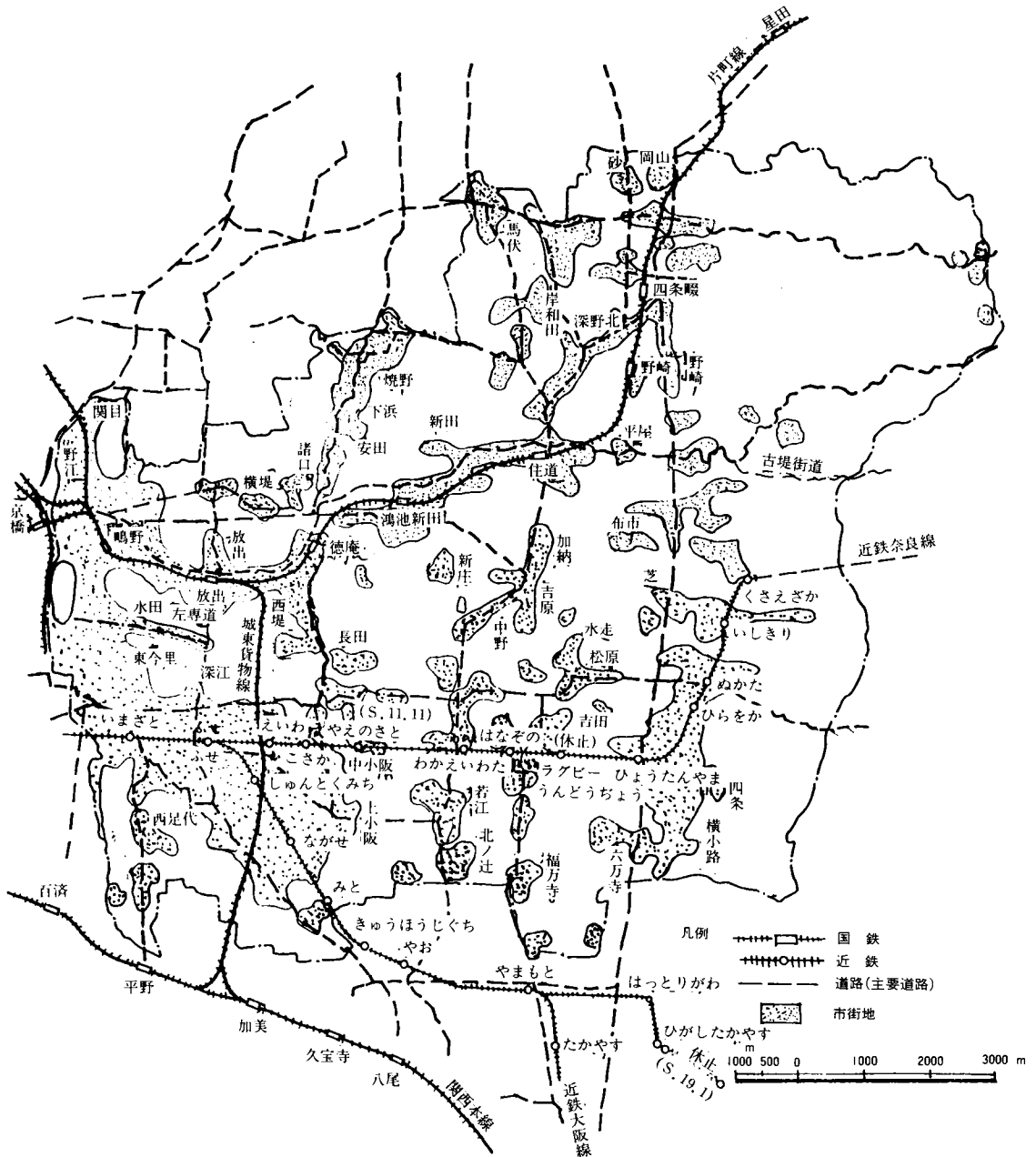


図 5・24 昭和30年の東大阪地域の市街化

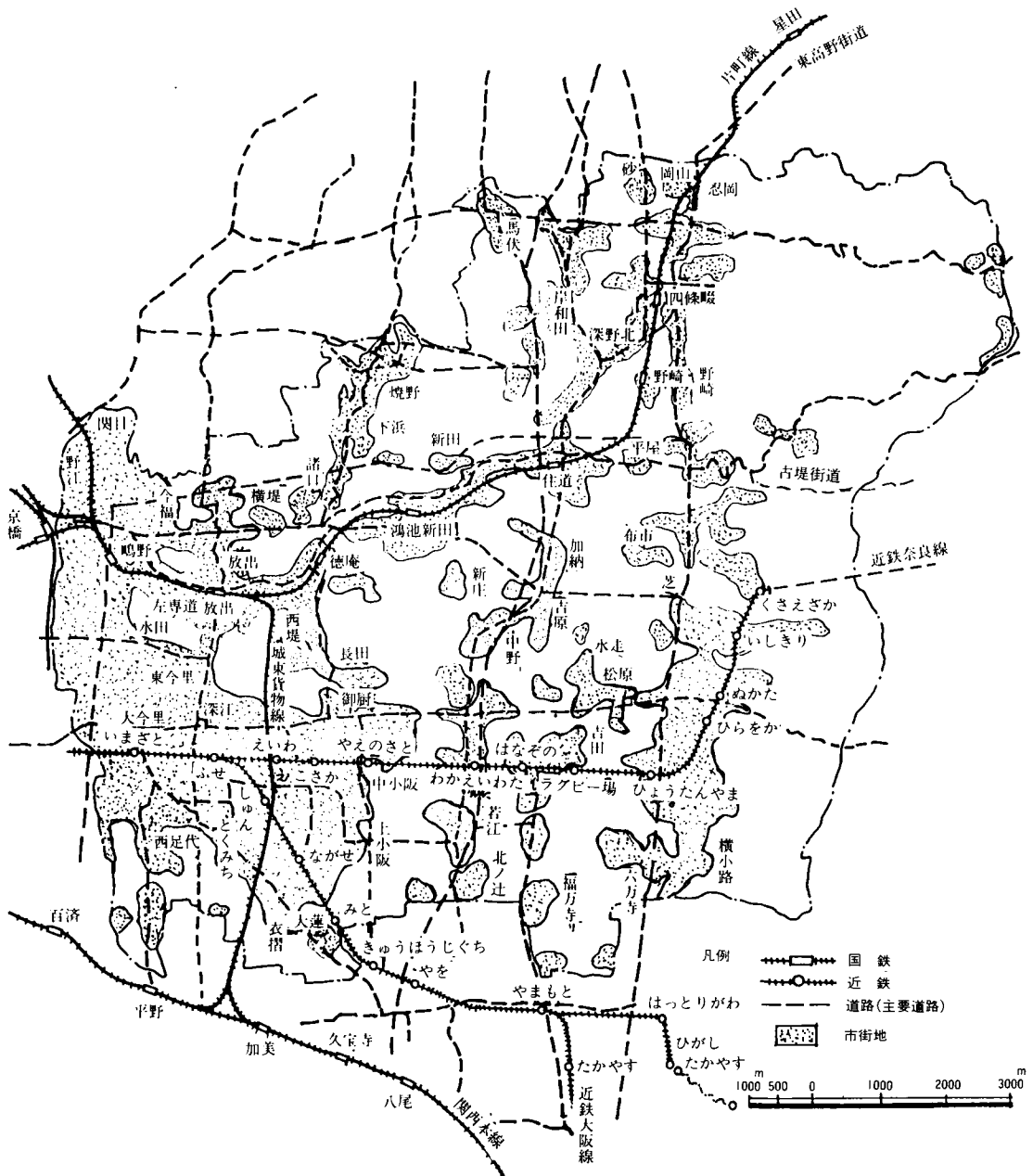


図5・25 昭和41年の東大阪地域の市街化

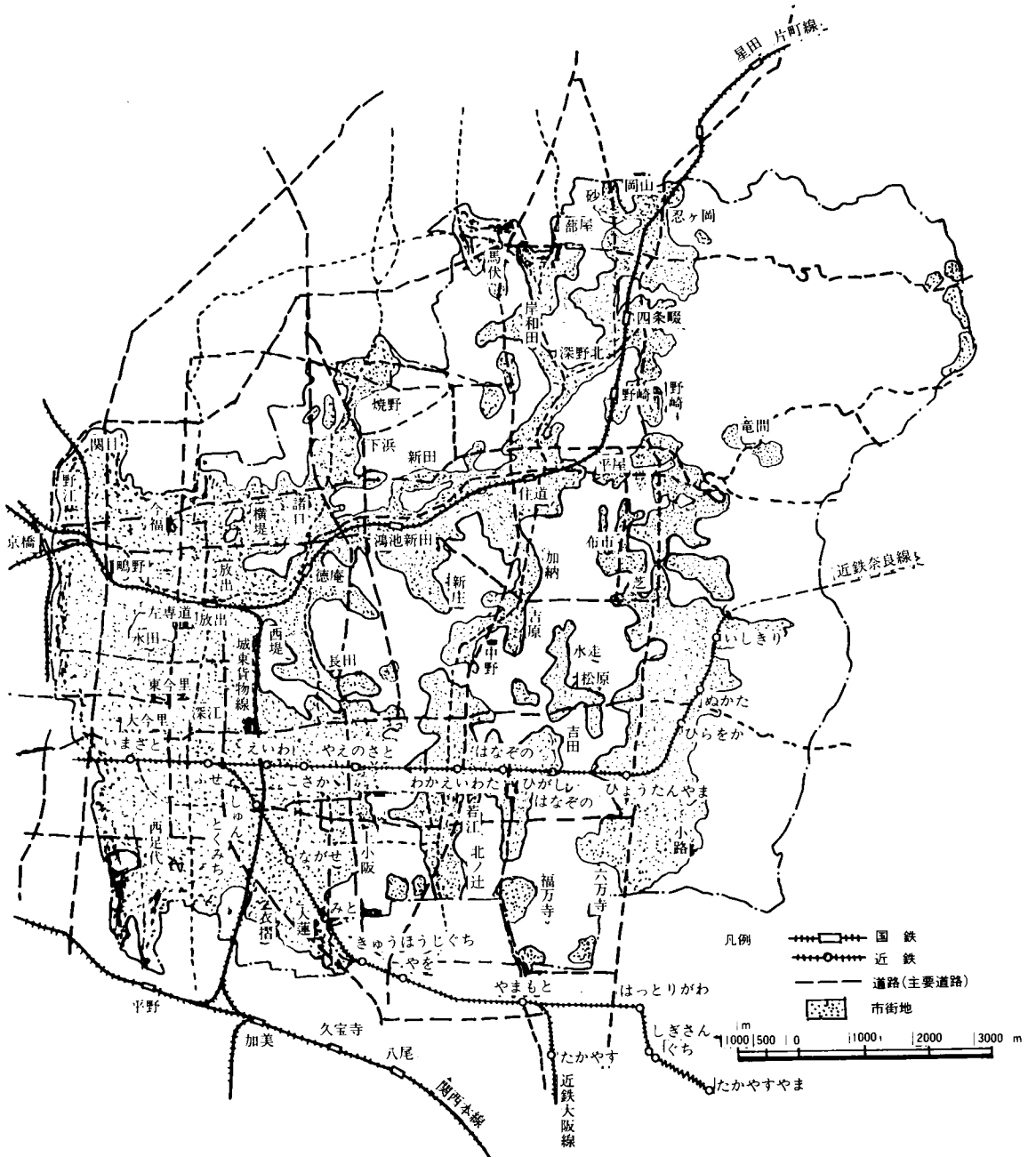
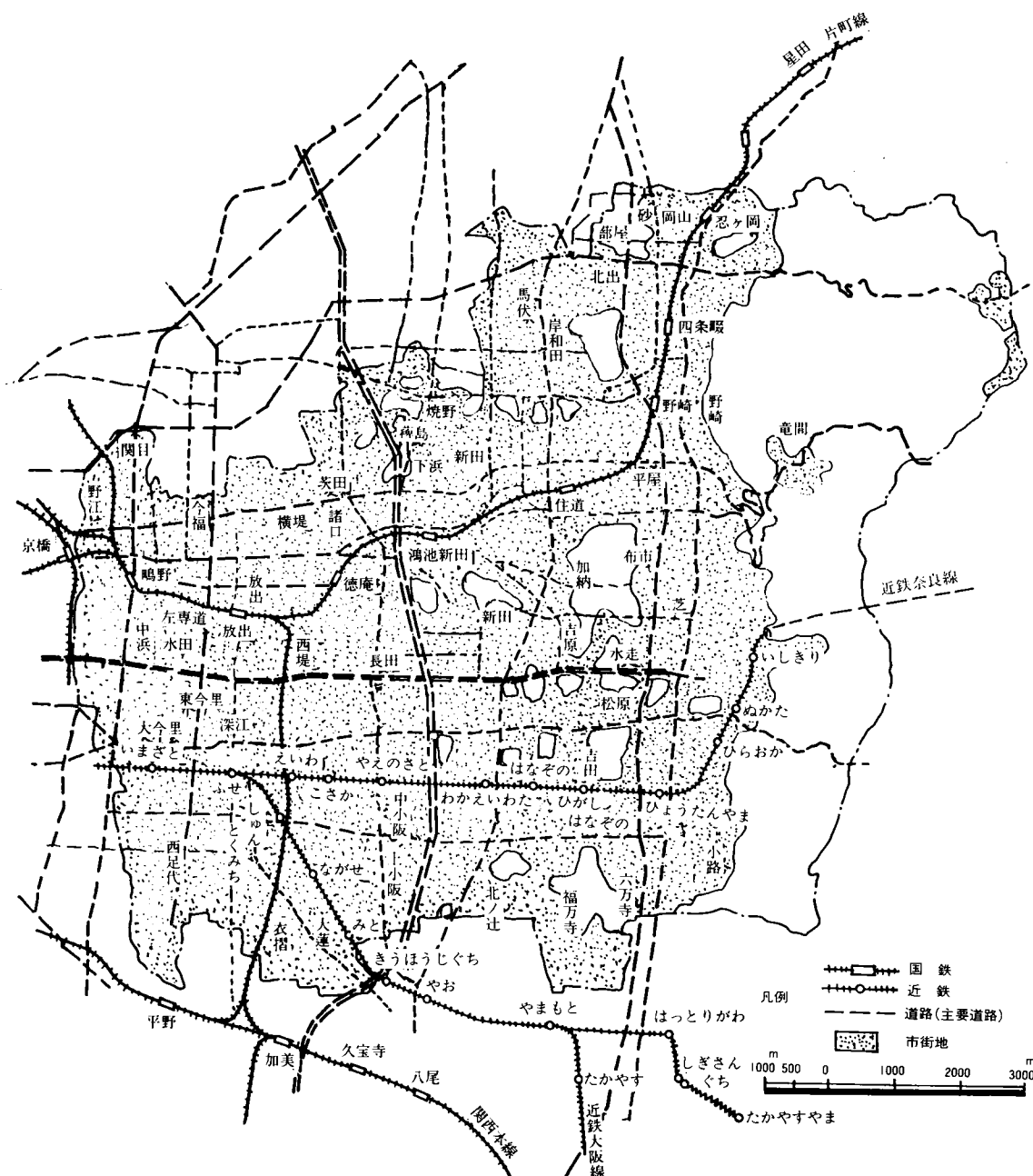


図 5・26 昭和51年の東大阪地域の市街化



図 5・27 昭和55年の東大阪地域の市街化



東高野の両街道を通じて沿道の集落の膨脹が見られる。

図5・21は昭和2年(1927年)で、大軌電車の桜井線(現大阪線)の一部開業を見ているが、その影響は未だ現れていない。

図5・22は昭和7年(1932年)の状況で、大軌桜井線の各駅の影響が出ている。即ち、市街地は片町線も大軌電車においても鉄道路線に沿ったように発達しており、片町線においては、大阪市域から郊外に向けて放出、徳庵へと鉄道に沿って巾数百メートルの地域が市街化しており、一方、大軌電車の沿線では、本線(現奈良線)の小阪と、桜井線(現大阪線)の弥刀を結ぶ地域まで面的な拡がりをもって発達している。

次に図5・23は昭和23年(1948年)の状況で、近鉄奈良線に八戸ノ里駅(昭和11年開業)の影響が現れており、中小阪、御厨付近の市街化が進んでいることが見られる。一方、生駒山麓の東高野街道から山手付近は、牧岡・額田・石切・孔舎衛坂の各駅によって良好な高台住宅として発展を見つつある。

以後、図5・24・25・26・27と昭和30年～昭和55年までの市街化の状況は、鉄道とそれに接する道路の整備に従い、補完交通のバス路線の進展と相俟って、加速的に進展している。今片町線と近鉄線の市街化に対する貢献度を比較すると、表5・44のようになる。この表は、表5・43で挙げた駅勢地区の市街化率の伸びを挙げて、その伸びの早い方が貢献度が大きいと推測するものである。

表5・44によると、大正時代には大軌電車の貢献度は低く次第に上昇して、昭和2年には全く両者並び、以後、昭和41年までは近鉄線が大きく差を付けていたが、昭和44年の片町線放出～四条畷間複線化・昭和53年四条畷～長尾間複線化による輸送力増強によって、沿線の市街化が急速に進展して、昭和51年度以降は両者優劣がなくなり肩を並べている状態である。このことは鉄道の輸送力の増大は沿線開発に大きなハズミを付けるものであることを物語っている。

## 5・5・2 鉄道利用者数の変化

国鉄片町線と近鉄奈良線の主要駅の乗降人員の変化を見ることによって、東大阪地域における鉄道利用者の動勢を見ると、次の通りである。

表 5・44 鉄道の市街化に対する貢献度（市街化率による）

単位：市街率(%)

鉄道	地区名	駅 名	大正 3	12	昭和 2	7	23	30	41	51	55
国 鉄 片 町 線	北 新 開 荘	鴨 野	18.3	35.5	37.1	52.3	昭 8 55.8	復 線 化 76.1	88.8	100	100
	榎 本	放 出	6.7	14.3	21.0	26.3	28.6	44.2	78.1	100	100
	楠 根	徳 庵	7.1	15.6	16.4	22.1	27.0	30.6	41.3	84.2	88.8
	北 江	鴻池新田	佛 2 13.9	18.8	22.4	34.5	39.4	49.7	77.6	100	100
	住 道	・ 住 道 ・ 野 崎	9.3	16.3	18.7	23.7	33.9	41.2	66.1	86.0	89.1
	四 条	四 条 巖	1.8	7.1	7.3	14.5	15.3	20.2	23.4	46.3	48.2
	甲 可	忍ヶ岡	2.9	5.4	5.9	9.8	13.3	佛 25 14.5	20.9	37.5	39.0
近 鉄 奈 良 線 ・ 大 阪 線	小 路	今 里	9.5	29.7	37.8	83.1	98.0	100	100	100	100
	布 施	・ 布 施 ・ 永 和 ・ 俊 徳 ・ 道	7.1	31.4	大 15 32.5	66.9	永 昭 13 97.0	100	100	100	100
	小 阪	・ 小 阪 ・ 八 戸 ・ 長 瀬	6.9	12.5	大 18.3	57.1	72.0	87.9	92.0	100	100
	・ 意岐部	八戸ノ里	11.1	11.1	17.6	24.4	大 昭 11 30.2	51.1	58.4	90.5	94.7
	玉 川	・ 若 江 ・ 花 園	6.0	14.3	17.7	25.3	28.3	36.0	54.0	80.3	84.3
	・ 若 江	・ 若 江 ・ 花 園	10.1	13.1	16.2	22.2	24.2	26.3	47.0	95.5	100
	英 田	東 花 園	5.4	11.4	15.6	佛 昭 4 22.9	24.1	27.9	33.7	61.6	65.1
	枚岡南	瓢 箆 山	8.3	9.4	10.4	16.8	27.8	33.2	34.8	41.4	43.1
	枚 岡	枚 額 岡 田	5.4	9.4	大 9 13.7	18.9	20.6	28.7	34.2	41.5	43.2
	大 戸	石 切	4.3	6.1	9.6	17.3	17.9	20.5	39.5	57.1	59.2
平 均 値		片 町 線	8.57	16.14	18.40	26.17	30.47	39.50	56.60	79.14	80.73
		近 鉄 線	7.30	14.36	18.40	35.07	43.08	50.34	59.54	78.78	80.87
貢 献 度 の 高 い 線			片町線	片町線	片町線 近鉄線	近鉄線	近鉄線	近鉄線	近鉄線 片町線	片町線 近鉄線	近鉄線 片町線

図 5・28 国鉄片町線の各駅別旅客利用者数の変化

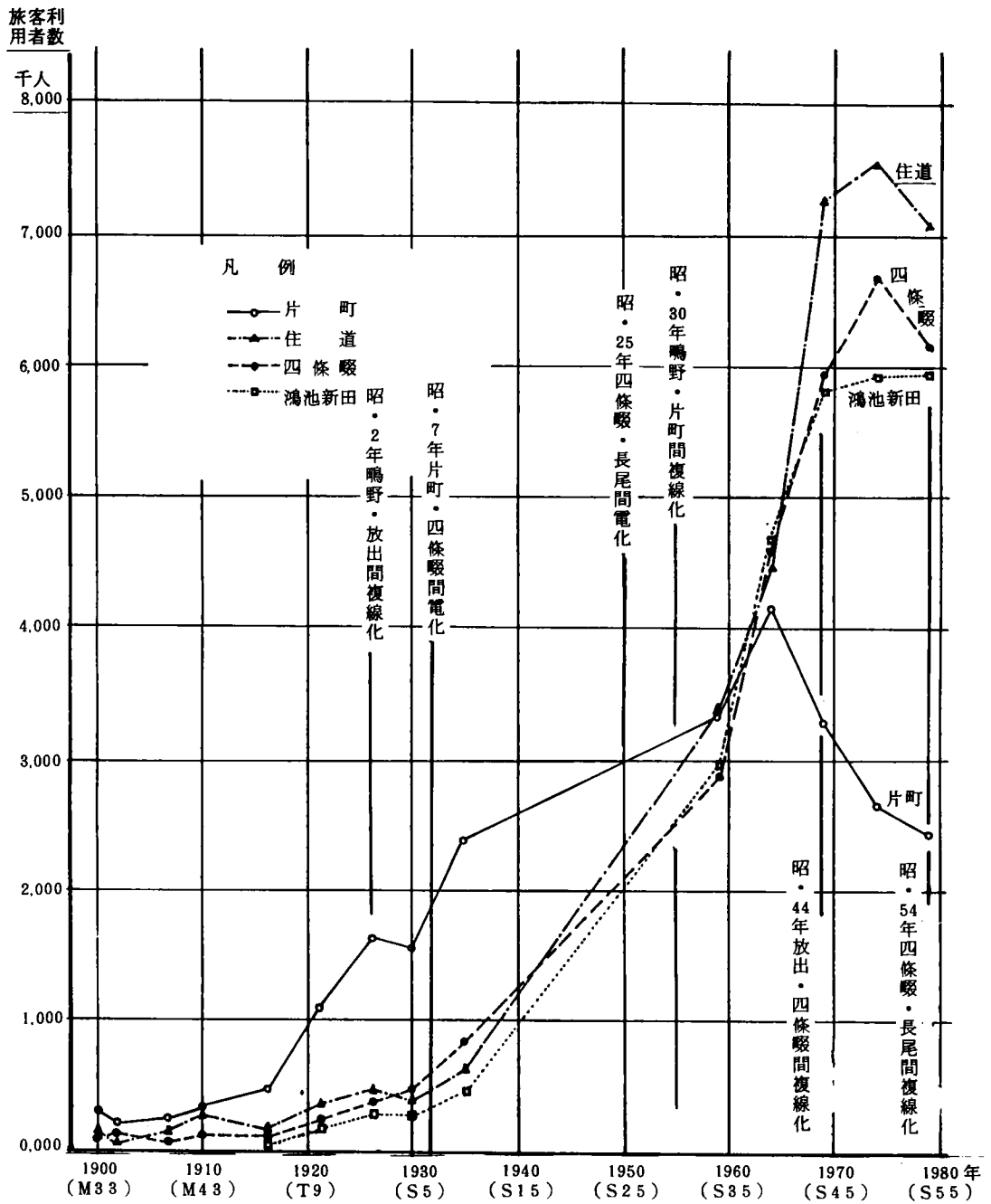
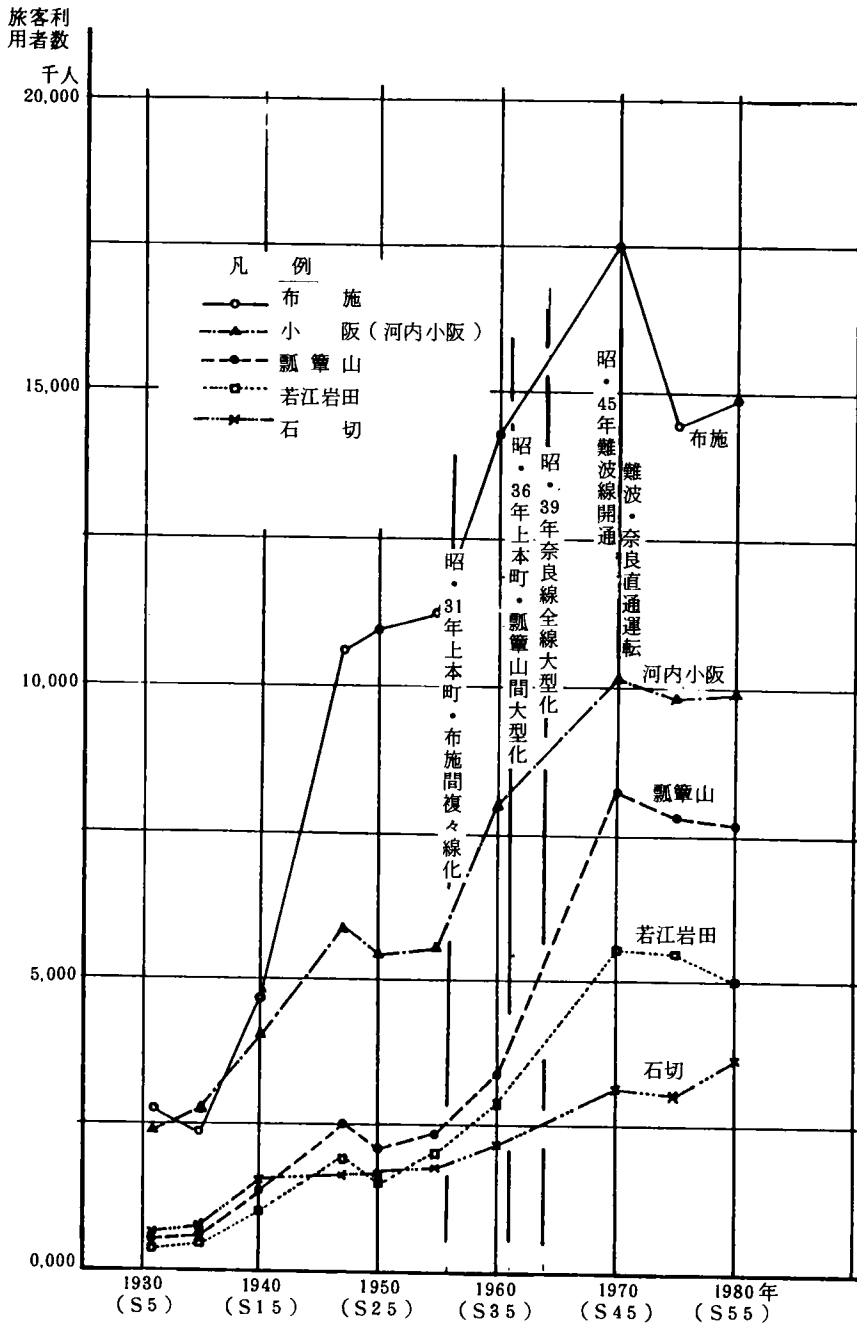




図 5・29 近鉄奈良線各駅別旅客利用者数の変化



片町線の主要駅、片町、鴻池新田、住道、四条畷に付いての旅客数の変動は図5・28に示すものであり、片町線のどの駅も戦前は乗客の伸びも少なかったが、戦中、戦後の伸びが著しい。ただ片町駅のみ、戦前に大きな伸びを見せているのは、戦時産業従事員の通勤によるものと推定され、他の郊外駅との格差は大きい。戦後は昭和40年をピークに片町駅の利用者は減少の一途である。これは片町駅がターミナルとしては不便な位置にあるためである。他の郊外駅は戦後の乗客の伸びは著しいものを見たが、昭和50年を境に下降を見せている。

これ等の傾向は、第2章の表2・8の東大阪地域の人口密度からもうかがえる。

次に近鉄奈良線の利用者数を、布施、小阪、若江岩田、瓢箪山、石切の駅を対象に、その経年変化を図示すると、図5・29が得られた。

これによると、石切駅を除く、他の4駅では戦時輸送の伸びが比較的大きく、特に布施駅では非常に大きい。この事は当地域に戦時産業の工業生産地が多く、その通勤者によるものと思われる。しかし戦争直後は一旦減少し、昭和30年頃から再び増加し、昭和45年をピークにして、各駅とも減少もしくは横這いとなっている。特に布施駅の変動は大きい。このような傾向は前述の片町線にも現れている傾向で、東大阪地域の過剰発展による揺り返し現象とも見られる。

### 5・5・3 東大阪地域の鉄道サービス密度

東大阪地域における鉄道1駅当たりの人口、面積または、地域面積当たりの鉄道営業キロ数を算出して、これらの値と、大阪市または東京23区等のそれとを比較することによってその地域の鉄道発達の度合を知ることが出来る。

この数値には、東大阪地域では、61年10月1日開通した東大阪線を含めて算出すると表5・45となる。これによると、東京・大阪の市街地では、鉄道1駅当たりの受持平均面積は大体0.4～0.9 $\text{km}^2$ 程度であるが、東大阪地域では2.6 $\text{km}^2$ で、約3～7倍であり、1駅当たりの人口では大都市中心部では6,000人～12,000人程度であり、当地域では30,000人と約5～2倍半となっており、また1 $\text{km}^2$ 当たりの鉄道キロ数は当地域では他の約半分である。以上のように鉄道1駅当たりの人

口、面積、または面積当たりの鉄道営業キロ数等を総括して、鉄道サービス密度として考えることが出来る。従って当東大阪地域が、大阪市並みの業務地となるには鉄道施設が3～5倍程度が必要であることを示している。



## 5・6 結 語

第5章では、第3章・第4章のような古くから自然発生的に出来た交通でなく、新しく、人意的に作り上げた交通である鉄道について、大阪を中心に調査を進め、それが東大阪地域に対してどのような影響があったかを明らかにすると共に、鉄道の採算性についても過去と現在を対比することによって鉄道の採算限度を明らかにすることが出来た。

- 1) 明治・大正時代の鉄道事業は我が国の基幹企業であり採算性の高い企業として、全産業人から注目された事業であったが、これは、建設費に対して、資本金比率が高く、建設費の70%~120%を資本金としている上、運賃は現在の鉄道運賃（国鉄運賃）と比較して、当時の物価から見て、約5倍程度と推定出来るので、優良企業となりうる要素を持っていたことが判った。
- 2) 大阪都市圏の私設鉄道は主として明治の末から大正時代にかけて建設されたものが基盤となっており、その後、昭和の初期に新規路線のものは4路線出現したが、何れも大正時代に着手したものであり、昭和前期に建設されたものは皆無に等しい。この事は、表5・36に見られるように、明治末期の阪神電鉄・京阪電鉄の建設費と比較すると、建設費は約3~6倍に上昇しているため、資本金比率が低下し、経営を圧迫すると同時に、昭和初期の不景気によって、新たな投資が出来なかったことが推察される。
- 3) 現在の鉄道建設費は、第1次オイルショック以降と以前とでは約3~5倍程度の差があり、昭和35年から昭和50年頃までは、大体1km当り20~30億円以下であった。50年以降では1km当り、100億円以上となっており、採算のとれない金額となっている。しかし、資本金比率が70%以上ともなればキロ当り100億円の建設費と現在の公営鉄道運賃でも30年間で採算ベースにのるが、資本金比率が70%以下では採算のとれないものとなることが予測される。また建設費が昭和50年以前の1km当り20億円程度の鉄道であれば、戦後の大手私鉄の実績からも、また本研究の試算からも採算に合うものとなることが立証された。
- 4) 鉄道の都市に与える影響として片町線と近鉄奈良線（大軌本線）を比べてその地域に与える貢献度として、各線の駅の所属する地区、または駅と極めて隣

接した地区の市街化率の平均値によって評価した。近鉄線は開業以来、複線、電車運転によって、片町線と比べてフリーケントなサービスを行っているため、その沿線地区の市街化率は急速進展し、沿線地区は活力ある都市形成をなしていることが判明した。

また一方、片町線においても、複線電化等その近代化が進められた、昭和40年代後半からは、その沿線の市街化も急速に進展し、現在では近鉄沿線と変わらない状態となったことが明確に表れている。このことは鉄道輸送サービスの向上は沿線の活力増大に大きく結びつき、更に鉄道の発展へと還元されることが明らかになった。

- 5) 東大阪地域の鉄道サービス密度を大阪市や東京都23区、および中心部と比較して、当地域の鉄道充足度を調べると、大阪市や東京都中心部のような業務地に比べて、当地域の鉄道は約5倍の鉄道網を必要とする。また東京23区のように、業務地と住宅地が混在する地域と比較しても、約3～4倍の鉄道を必要とすると考えられる。しかし、当面は当地域の鉄道は南北線を含めて、約2倍程度に充実させることが必要であると推測される。

## 第5章 参考文献

- |           |   |                  |                       |
|-----------|---|------------------|-----------------------|
| 文献1)-1}   | 東大阪市史 近代Ⅰ                                   | 昭和48年3月31日       | 東大阪市                  |
| -2}       | 枚岡市史  | 昭和42年1月31日       | 枚岡市                   |
| 文献2)      | 八尾市史  | 昭和58年12月23日      | 八尾市                   |
| 文献3)      | 柏原市史  | 昭和47年3月31日       | 柏原市                   |
| 文献4)      | 大東市史  | 昭和48年3月31日       | 大東市                   |
| 文献5)      | 寝屋川市史                                       | 昭和41年11月3日       | 寝屋川                   |
| 文献6)-1}   | 枚方市史 第3巻                                    | 昭和52年3月30日       | 枚方市                   |
| -2}       | 枚方市史 第4巻                                    | 昭和55年3月31日       | 枚方市                   |
| 文献7)      | 日本の私鉄 岩波新書                                  | 1983年4月10日 (第3刷) | 岩波書店                  |
| 文献8)      | 都市近郊鉄道の史的展開                                 | 1986年7月5日        | 日本経済評論社               |
| 文献9)      | 鉄路五十年                                       | 昭和35年12月25日      | 京阪電気鉄道㈱               |
| 文献10)     | 50年のあゆみ                                     | 昭和35年9月16日       | 近畿日本鉄道㈱               |
| 文献11)     | 新日本鉄道史 (上、下)                                |                  | 鉄道図書刊行会               |
| 文献12)     | 鉄道百年略史                                      | 昭和47年10月15日      | 鉄道図書刊行会               |
| 文献13)     | 土木工学ハンドブック                                  | 昭和39年7月30日       | 技 報 堂                 |
| 文献14)     | 日本統計年鑑                                      | 昭和61年版           | 統 計 局                 |
| 文献15)     | 経済要覧  | 昭和60年版           | 経済企画庁調査局              |
| 文献16)     | 阪神電鉄 80年史                                   | 昭和60年4月12日       | 阪神電鉄㈱                 |
| 文献17)     | 京阪神急行電鉄50年史                                 | 昭和34年6月30日       | 京阪神急行電鉄㈱              |
| 文献18)     | 75年のあゆみ                                     | 昭和57年10月19日      | 阪急電鉄㈱                 |
| 文献19)-1 } | 日本鉄道請負業史 明治編                                |                  |                       |
| -2 }      | 〃 大正・昭和前期編                                  | 昭和53年3月          | 日本鉄道建設業協会             |
| 文献20)     | 値段の風俗史                                      | 昭和61年1月10日 (13刷) | 朝日新聞社                 |
| 文献21)     | 民鉄要覧  | 昭和58年度版          |                       |
| 文献22)     | 第4回日本土木史研究発表会論文集<br>「東大阪地域における鉄道網の発達過程について」 | 1984年6月          | 天田光三<br>前田泰敬<br>二十軒起夫 |

## 第6章 結 言



## 第 6 章 結 言

都市が発展して来た長い間の歴史的背景が、年を追う毎に薄れ去って往くことの早い今日において、今一度、過去を振り返って、都市と交通体系との因果関係を見直し、その都市が持つ地域特性と交通網について把握することが必要であり、また今は普通の慣例的な事柄であっても、遠い過去において、特別な事項として出来上がった事柄もあり、現在各方面で起こしている種々の矛盾の解決に当たって、過去の歴史を知って、その因果関係を解きほぐすことで解決することもある。本研究では、東大阪地域と云った大阪市に接し、府下第2の都市、東大阪市を擁する地域を指定して、大阪市との関連性のある中で、その地域の道路・水路・鉄道と云った交通体系の発達史を調査すると同時に、これらの都市および市民生活の相互関係を出来るだけ数値を持って表す方法で明らかにし、特に今後の問題である都市鉄道の建設に付いても、鉄道の発達史による根源に帰って見る事が出来た。これらの結果を各章を追って述べると次のような事柄が明らかになった。

1〕-1) 東大阪地域は古代から瀬戸内海との水際地として、また難波津（大阪）の後裔地である。大和・京の朝廷との交流の重要な経過地として、また中世以後は河内平野の肥沃な土壌による農産物の大阪・堺への供給地として経済的・軍事的に重大な役割を演じていた。

1〕-2) 東大阪市の発展度を市街化率（地区の市街化地面積／地区の潜在市街化面積）で表すと、全体的には、88％に達しており、ほぼ上限値に近い状態であるが、個々の地区では、大阪市に近い地区程市街化率が高く、布施地区では戦後すぐに100％に達しておりその他の地区でも昭和50～55年に100％に達している処も多く、土地需要の高い地区を作っている。

しかし一方生駒山系部においては、15.5％程度の過疎地もある特異な地域であることが明らかになった。

1〕-3) 東大阪地域の各地区として旧村域を原単位として、その人口を求めることによって当地域の人口分布を知り、各地区の特色を知ることが出来た。この各地区の人口推定には東大阪市の国勢調査による人口密度の経年変化をベースに各地区の実績数を当てはめて、人口の動勢を推定で求めた結果、大阪市およびこれに接する布施・中本・小路地区では、戦時中からヘクタール当たり 200 人を超す過密地となり、悪い住宅環境の地区を形成していたことがわかった。しかし戦後においてもこれらの地区は勿論、これらに隣接する地区にまで 200 ～ 300 人/ha を超える地区が拡がり、小路・布施地区では 400 人/ha を超える超過密地区となっていることが判明した。これら人口密度に市街化率を合わせ考えると人口過密地区はまた早くから市街化率も 100 % に達しており、スラム化した下町の状況が想像出来る。しかし一方区画整理によって市街地の出来た地区では、例えば意岐部地区では 41 年度で 58.1 % であった市街化率は 51 年度では、90.5 % となっており、人口密度は 41 年度は 79.0 人/ha で、51 年度は 85.0 人/ha となって、余り人口の伸びがなく、低密度の環境を作っていることが良くわかる。

2〕-1) 東大阪地域の陸上交通は古くから大坂と大和を結ぶ道の経過地として生駒山系を迂回、または山越え等、何条にも道が設けられ、その街道沿いに集落が発展して来た。このように当地域の道は東西方向に多く、南北には、東高野街道、河内街道の外、2 筋程度で、街道と称せられ道は殆ど東西方向となっている。これは如何に、大坂から大和への交通需要が多かったかがうかがえる。

2〕-2) 戦後のモータリゼーションによって道路状況は一変して大幅員の道路の建設が進められ、従来の街道は地域生活道として変貌し、新たに自動車みちとして多車線の広幅員の道が整備されることとなった。こうして広幅員の道路整備が急ピッチで進められているが、地域全体の道路整備

延長は、上限値に近づく傾向を見せているが、狭い道路が半数近い状況で、まだ道路改修の必要な地域であることが推測される。

2〕-3) 道路の整備とバス路線の関係は、当地域のバス路線密度（バス路線長／広幅員道路長）を尺度として考えると、バスの需要度の高かった昭和40年頃までは、50～60%の路線密度を保っていたが、道路の渋滞が多くなった昭和40年以降は急激に減少し、40%程度で横這い状態となっている。これはバス路線の合理化によって、地域内路線バス輸送体系に変更していることも原因となっている。

3〕-1) 河川での舟運は、二大河川に挟まれた河内平野の中心にある東大阪地域にとっては近世期始より、重要な交通手段であったが、江戸時代は企業として充分採算性のあった川船輸送であったが、現代の迅速性を要求される時代の交通手段ではないことから、明治中期以降は鉄道にその座を渡した形である。しかし、河川・水路と云う空間は現在の都市においては、大きな連続性のある空間であるため、これを交通手段に効率良く利用することが今後の課題である。

3〕-2) 江戸時代からの淀川通船の運賃は、江戸中期までは、現在の感覚で、京都～大阪間の鉄道運賃並みの400円～560円程度であって、庶民の足として重宝されたことがうかがえる。しかし、これが江戸末期になるにつれて値上がりし、約820円～1980円と云った3～4倍の運賃ともなってお客ばなれが出たことが判る。明治の通船では下等15銭であったが、当時の鉄道運賃が京都～大阪間が40銭であったので、鉄道の約37.5%と安いのが、今の価額で見ると約1,600円と現在の国鉄運賃の3倍の高値であり、当時の人々の交通運賃の価値感が現在と大きく違っていることが明らかに見られる。

4〕-1) 明治の鉄道建設熱によって、多くの鉄道計画が、東大阪地域にも出されたが、その内実現したものは、浪速鉄道（片町線）と、当地区の南側に近接した大阪鉄道（関西本線）のみで、その後においては、大正時代に大阪電気軌道（近畿日本鉄道）があり、極最近には、大阪市営地下鉄中央線とこれに接続する近鉄東大阪線である。

しかし、これらは何れも東西交通であって、計画では南北線もあったが、未だ実現するに及んでいない。このことは、大阪市の求心力が強く、南北交通の需要が発生しにくい特性を持った地域であることが判明した。

4〕-2) 明治・大正時代の鉄道は企業性に富む事業として、全国の事業家の着目する処であったが、現在は、新規企業としては、全く採算性のとれない状態となっている。本研究では鉄道建設史を調べる中で、当時の建設費と資本金の割合、運賃水準の現在との対比等を進めて見ると、明治・大正の鉄道では、資本金比率（資本金÷建設費）が70%～110%程度であり、建設費の利子負担が少ない。運賃は、米価を基準に考えると、現行国鉄運賃の約5倍である。と云った現在から考えれば鉄道経営上有利な条件であったことが判った。道路混雑は交通効率を低下させており、これの解決法として都市高速鉄道網の早急な整備を必要としている現在、国鉄・私鉄・公営鉄道を問わず、その路線拡張は大きな課題であるが、鉄道建設費の自己負担は、経営上大きな不安を残す結果となり、新路線網の拡大は遅々として進まぬ状態となっており、僅かに公営鉄道が政治的な配慮により路線拡大を進めているに過ぎないがその財政的な面から見て、鉄道建設資金について、運賃面についても、明治・大正時代の社会状況とは異なる現在ではあるが、鉄道経営の原点に戻って、これらの問題を考え直す時期ではないかと痛感した。

4〕-3) 鉄道の都市に与える貢献度の検討を地区別市街化比率によって表現することが出来た。それによると、片町線と近鉄奈良線を探って見ると、

夫々の鉄道のサービス策によって、大きな変化していることが判った。即ち、近鉄は開業以来複線・電車運転のため片町線に比べて輸送サービスは良好であったため沿線の市街化の伸びは、片町線沿線に比べて後発地でありながら大きく進展した。従って近鉄の沿線地区に対する貢献度は片町線より大であったことが推察出来る。しかし、戦後片町線の複線電化等改良が進められ輸送サービスの向上が行われてからは片町線の貢献度は大きく伸び、現在では近鉄線と並ぶ状態となった。このように鉄道の輸送サービス向上は、地域の活性化に大きく役立つことが明らかになった。

- 4〕-4) 東大阪地域での鉄道網の充足性を検討した結果、大阪市や東京都中心部のような業務地と比較すると、現在の5倍程度の鉄道網が必要であるが、業務・住居を合わせ考えると約3倍程度の鉄道網の整備を必要とすることが判明した。今後当地域の実質的な向上と道路整備の困難性・輸送効率・道路混雑の緩和策を考えると、鉄道網の整備が重要な都市整備の課題であり、従来からの南北交通の問題を含めて整備が必要であると云える。

以上、本研究の成果について述べたが、残された課題や不十分な個所が多く、今後の研究に待つところが大きい。都市における道路・鉄道相互間の問題、夫々の位置づけをより深く明確にし、総合的に交通網のあり方について、交通史・都市の発展史を通じて時代毎の特徴を整理し、体系づけ、将来の交通計画にも参考となる処まで進展させ、地域毎の特性を生かした都市計画・交通対策にまで発展させる必要を痛感している。本研究がそのための糸口となれば非常に幸いである。